

“DENGIZ BIZGA KELMASA — BIZ DENGIZGA BORAMIZ!”

Doniyor Xolmirzayev

Termiz davlat universiteti,

Jinoyat huquqi va fuqarolik protsessi kafedrasi o‘qituvchisi.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.17634168>

Annotatsiya. Maqolada O‘zbekistonning dengizga chiqishdagi geografik cheklovlari, xalqaro savdo logistikasi va tranzit yo‘laklarining samaradorligi tahlil qilinadi. UNCLOS doirasidagi LLDCs huquqlari, JST a‘zolidan tranzit erkinligiga ta’siri hamda Trans-Afg‘on va Trans-Kaspiy kabi yo‘nalishlarning strategik ahamiyati ko‘rib chiqiladi. Shuningdek, maqola Markaziy Osiyo integratsiyasining rolini asoslab, dengizga chiqish imkoniyati bo‘lmagan davlatlar manfaatini kuchaytirish maqsadida UNCLOSga yangi norma kiritish taklifini ilgari suradi.

Kalit so‘zlar: O‘zbekiston, LLDCs, UNCLOS, tranzit, JST, Trans-Afg‘on, Trans-Kaspiy.

Аннотация. В статье анализируются географические ограничения Узбекистана, связанные с отсутствием доступа к морю, а также эффективность международных и региональных транзитных маршрутов. Рассматриваются нормы UNCLOS, права государств без выхода к морю, влияние членства в ВТО на режим транзита и значение ключевых коридоров, включая Трансафганский и Транскаспийский. Автор предлагает внести новую норму в UNCLOS для усиления прав LLDCs и укрепления региональной интеграции.

Ключевые слова: Узбекистан, LLDCs, UNCLOS, транзит, ВТО, Трансафганский, Транскаспийский.

Abstract. This article examines Uzbekistan’s limitations as a landlocked state, focusing on international transit routes and logistical challenges. It analyzes UNCLOS provisions for LLDCs, the impact of WTO membership on transit freedom, and the strategic importance of the TransAfghan and Trans-Caspian corridors. The study also proposes an amendment to UNCLOS to strengthen LLDC rights and highlights the role of Central Asian regional integration.

Keywords: Uzbekistan, LLDCs, UNCLOS, transit, WTO, Trans-Afghan, Trans-Caspian.

So‘nggi yillarda O‘zbekiston geoiqtisodiy diskussiyasida eng ko‘p tilga olinayotgan shiorlardan biri aynan shu bo‘ldi. Dunyo okeanlari va asosiy dengiz yo‘llaridan minglab kilometr uzoqda joylashgan mamlakatimiz bugun jadal iqtisodiy modernizatsiya bosqichidan o‘tmoqda.

Biroq, bevosita dengiz portlariga chiqishning yo‘qligi tashqi savdo logistikasi, tashish xarajatlari, yetkazib berish tezligi va regional tranzitga qaramlik kabi bir qator tizimli cheklovlarni yaratmoqda.

Bugungi kunda dunyoda 30 dan ortiq dengizga chiqish imkoniyatiga ega bo‘lmagan davlatlar mavjud¹. Ularning ayrimlari — Avstriya, Chexiya, Shveytsariya — yuqori daromadli, diversifikatsiyalashgan va barqaror iqtisodiyotga ega. Ammo bu davlatlarning o‘ziga xos ustunligi shundaki, ular rivojlangan Yevropa infratuzilmasi, yuqori integratsiyalashgan bozorlar va qo‘shni davlatlarning portlariga bevosita va barqaror kirish imkoniyatiga ega.

¹ Land-locked countries

O'zbekiston esa yetmish yil davomida markazlashgan ittifoq iqtisodiyotining logistika tizimi ichida qamalgan holda faoliyat yuritgan bo'lib, mustaqillikdan keyingi chorak asr davomida ushbu merosning oqibatlarini bartaraf etishga majbur bo'ldi. Bugun mamlakat global iqtisodiy tizimga faol integratsiyalanmoqda, biroq dengiz yo'ldan uzoqlik hali ham transport xarajatlari va savdo raqobatbardoshligiga ma'lum darajada ta'sir etmoqda.

Shu nuqtada, avvalo, dunyo iqtisodiyotida dengiz yo'llari va port infratuzilmasining qanday o'rin tutishini ko'rib chiqish maqsadga muvofiq.

Dengiz va okeanlarning jahon iqtisodiyotidagi ahamiyati

Dengiz va okeanlar jahon iqtisodiyotining qon tomirlaridir. Ular savdo, oziqovqat xavfsizligi, energetika va iqlim barqarorligining asosiy tayanchlari hisoblanadi. Bu hodisa ko'pincha "ko'k iqtisodiyot" (blue economy) deb ataladi. Iqtisodiy hamkorlik va taraqqiyot tashkiloti (OECD)² ma'lumotlariga ko'ra, okean iqtisodiyoti jahon iqtisodiyotidan tezroq sur'atda o'smoqda va agar u alohida davlat sifatida o'lchanganida, dunyoda beshinchi yirik iqtisodiyot bo'lar edi. Okeanlarning iqtisodiyotdagi eng muhim hissalaridan biri dengiz savdosi va transportidir. Bugungi kunda jahon miqyosida tovarlarning qariyb 80 foizi dengiz orqali tashiladi. Xom ashyo, qishloq xo'jaligi mahsulotlari va iste'mol mollari okeanlar orqali yetkazib beriladi. Suv yo'llari – xususan, Suvaysh va Panama kanallari – xalqaro savdoning strategik arteriyalari bo'lib, ulardagi har qanday uzilish global iqtisodiy oqibatlarga olib kelishi mumkin.

Turizm va rekreatsiya sohasi ham okean iqtisodiyotining yirik bo'lagini tashkil etadi.

Dengiz bo'yidagi dam olish maskanlari, kruiz turizmi va suv sporti turlari ko'plab mamlakatlar, ayniqsa kichik orol davlatlari uchun asosiy daromad manbai hisoblanadi. Bugungi kunda dengiz turizmi okean iqtisodiyotining chorak qismini egallaydi.

Baliqchilik va akvakultura milliardlab odamlarning oqsilli oziq-ovqat manbai hisoblanadi. Bu soha nafaqat oziq-ovqat xavfsizligini ta'minlaydi, balki dunyo bo'ylab millionlab kishilar uchun ish o'rni yaratadi. Offshor energetika ham okean iqtisodiyotining ajralmas qismi bo'lib, an'anaviy neft-gaz qazib olish bilan bir qatorda, tez rivojlanayotgan shamol va gelfit kabi qayta tiklanuvchi energiya tarmoqlarini ham qamrab olmoqda.

Misol uchun, Qatar dunyodagi eng boy davlatlardan biriga aylanishida dengiz resurslarining, ayniqsa neft va gaz konlarining hal qiluvchi o'rni bor. Fors ko'rfazida joylashgan Qatar hududi va uning dengiz shelfi tabiiy gazning ulkan zaxiralariga ega. Xususan, "North Field" gaz koni (Eron bilan bo'linadigan maydonning qismi) dunyodagi eng katta tabiiy gaz konlaridan biri hisoblanadi. Shu zaxiralar asosida Qatar suyultirilgan tabiiy gaz (LNG) ishlab chiqarish bo'yicha jahonda yetakchiga aylandi.

Bugun Qatar LNG eksporti orqali o'z iqtisodiyotining asosiy qismini ta'minlab kelmoqda. Energiya resurslaridan oqilona foydalanish davlatga jon boshiga juda yuqori daromad (dunyoda eng yuqori ko'rsatkichlardan biri), xalqaro moliyaviy investitsiyalarni jalb qilish, infratuzilma va ijtimoiy sohalarini rivojlantirish imkonini berdi.

Natijada Qatar Birlashgan Millatlar Tashkiloti va Xalqaro Valyuta Jamg'armasi reytinglarida jon boshiga YaIM bo'yicha birinchi o'rinlardan joy oldi.

² https://www.oecd.org/en/publications/the-ocean-economy-to-2050_a9096fb1-en.html#:~:text=The%20ocean%20economy%20is%20important,in%20Asia%20and%20the%20Pacific.

Shuningdek, Janubiy Amerikadagi nisbatan kichik davlat Gayana uzoq vaqt davomida kambag'al mamlakatlardan biri edi. Biroq 2015-yilda uning dengiz hududida, xususan Stabroek Block maydonida yirik neft konlari topildi. Bu kashfiyot Xalqaro neft kompaniyalari (jumladan, ExxonMobil) tomonidan amalga oshirildi. 2015-yildan boshlab Gayana neft qazib olish sohasiga milliardlab dollarlik xorijiy investitsiyalarni jalb qildi. Natijada mamlakat YaIM ko'rsatkichlari keskin oshdi (ba'zi yillarda 30–40 foizgacha o'sish qayd etildi), xalqaro maydonda Gayana yangi "energetik o'yinchi" sifatida tanildi, davlat byudjeti va eksport daromadlari tarixiy darajaga chiqdi. Xalqaro Valyuta Jamg'armasining prognozlariga ko'ra, Gayana yaqin o'n yillikda jon boshiga daromad bo'yicha Lotin Amerikasi mamlakatlari orasida yetakchiga aylanishi mumkin³.

Bundan tashqari, okeanlar resurs qazib olish va biotexnologiya sohasida ham beqiyos imkoniyatlarga ega. Dengiz tubida manganey tuganaklari, kobalt va nodir yer elementlari kabi zamonaviy texnologiyalar uchun zarur minerallar mavjud. Shu bilan birga, dengiz biotexnologiyasi farmatsevtika, bio yoqilg'i va ekologik toza materiallar yaratishda yangi ufqlarni ochmoqda.

Okeanlarning bevosita tijoriy foydalaridan tashqari, ular insoniyat farovonligi uchun bebaho ekotizim xizmatlarini ham taqdim etadi. Okeanlar Yer yuzidagi eng katta uglerod zaxirasiga ega bo'lib, inson faoliyatidan chiqadigan karbonat angidridning 25 foizini va ortiqcha issiqlikning 90 foizidan ko'prog'ini o'zida saqlaydi. Bu esa global iqlim o'zgarishlarini yumshatadi va qirg'oqbo'yi hududlarini kuchli ob-havo hodisalaridan himoya qiladi⁴.

Shuningdek, okeanlar boy biologik xilma-xillikka ega. Marjon riflari, mangrov o'rmonlari va boshqa ekotizimlar baliq zaxiralarini ko'paytiradi, qirg'oq chizig'ini yemirilishdan himoya qiladi va turizmni rivojlantiradi. Shu tariqa ular oziq-ovqat xavfsizligi, barqaror iqtisodiyot va millionlab ish o'rinlarini qo'llab-quvvatlaydi.

Xalqaro huquqda dengiz va okeanlarning maqomi

Dengiz huquqi bo'yicha BMT konvensiyasi: Okean boshqaruvi uchun huquqiy asos

Dunyo okeanlari keng va dinamik makondir. Ular davlatlarni bog'laydi hamda ajratadi.

Asrlar davomida "dengiz erkinligi" tamoyili xalqaro munosabatlarda ustun bo'lib kelgan bo'lsa-da, hududiy da'volar tez-tez ziddiyatlarga sabab bo'lgan. 1982-yilda qabul qilingan Birlashgan Millatlar Tashkilotining Dengiz huquqi bo'yicha Konvensiyasi (UNCLOS) ushbu tartibsizlikka barham berib, davlatlarning huquq va majburiyatlarini muvozanatga keltiruvchi huquqiy asosni yaratdi. "Okeanlar konstitutsiyasi" deya ta'riflanadigan bu hujjat xalqaro dengiz huquqining poydevoriga aylandi.

Konvensiyaning eng muhim yutug'i okean hududlarini turli zonalarga bo'lib chiqishi bo'ldi. Quyida ushbu zonalar haqida ma'lumot beramiz.

Ichki suvlar – qirg'oq chizig'idan ichkarida joylashgan daryolar, qo'ltiqlar va portlarni o'z ichiga oladi. Bu hududlarda qirg'oq davlati to'liq suverenitetga ega bo'lib, xorijiy kemalar erkin kirish huquqiga ega emas.

³ <https://www.imf.org/en/publications/cr/issues/2025/05/07/guyana-2025-article-iv-consultation-press-releasestaff-report-and-statement-by-the-566712>

⁴ <https://www.oecd.org/en/blogs/2025/03/10-ocean-economy-facts-you-need-to-know.html#:~:text=The%20ocean%20is%20the%20lifeblood,the%20urgent%20need%20for%20action>

Hududiy dengiz – bazis (qirg‘oq) chizig‘idan 12 dengiz mili (taxminan 22 km) masofagacha cho‘ziladi. Bu hududda qirg‘oq davlati to‘liq suverenitetini amalga oshiradi, biroq xorijiy kemalar suzib o‘tish huquqiga ega.

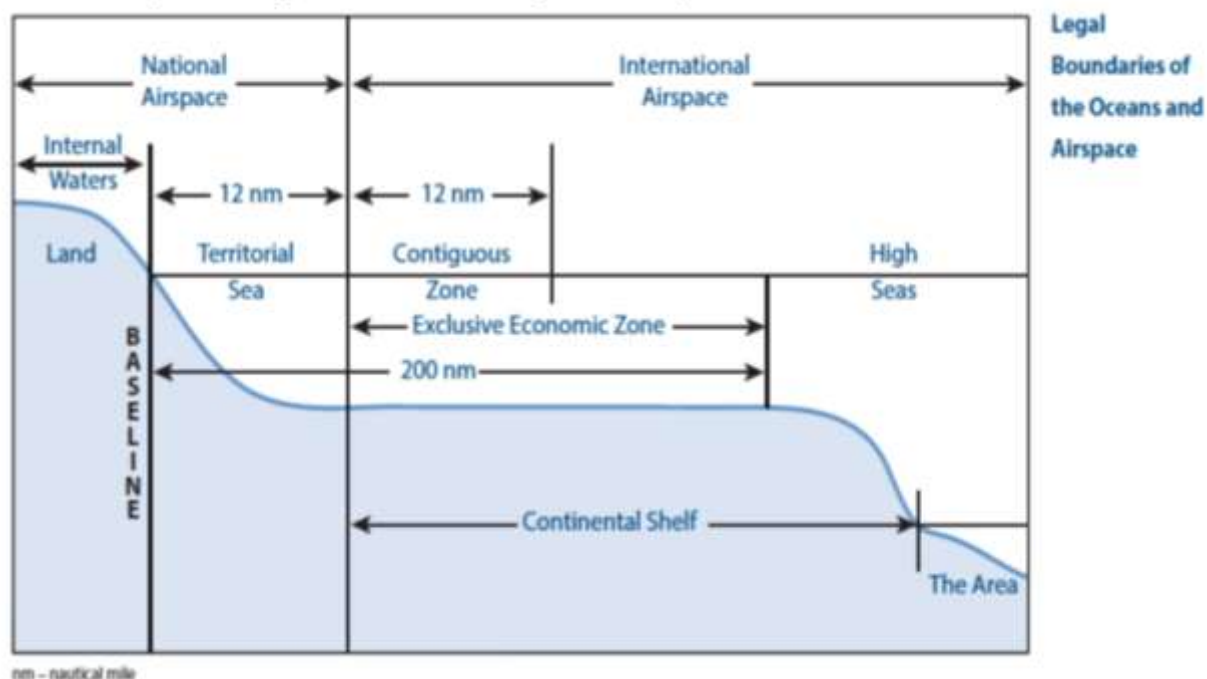
Qo‘shni zona yoki tutash zona – 24 milgacha cho‘ziladi va davlat ushbu hududda bojxona, soliq, immigratsiya va sanitariya qoidalarini buzilishining oldini olish hamda jazolash kabi vakolatlarga ega bo‘ladi.

Eksklyuziv iqtisodiy zona (EEZ) – 200 dengiz miligacha kengayuvchi hudud (taxminan 370 km). Bu hududda qirg‘oq davlati tabiiy resurslarni qazib olish va boshqarishda suveren huquqlarga ega, ammo boshqa davlatlar navigatsiya va parvoz erkinligidan foydalana oladi.

Kontinental shelf – quruqlikning tabiiy davomiyligi sifatida qabul qilinadi va kamida 200 milgacha cho‘ziladi. Qirg‘oq davlati bu yer osti resurslariga nisbatan mutlaq huquqqa ega.

Ochiq dengiz hududi (High seas) – hech bir davlat yurisdiksiyasiga kirmaydigan suvlar bo‘lib, barcha mamlakatlar uchun ochiq. Ular navigatsiya, baliqchilik, ilmiy tadqiqot va parvoz erkinligini kafolatlaydi.

“Hudud” (The Area) – milliy yurisdiksiya tashqarisidagi dengiz tubi va yer osti qismi bo‘lib, “butun insoniyatning umumiy merosi” sifatida tan olingan. U yer resurslarini Xalqaro Dengiz Tubi Ma’muriyati boshqaradi.



3-rasm. Dengiz zonalari⁵

Dengizga chiqish imkoni bo‘lmagan davlatlarning huquqlari

Bunday davlatlar to‘g‘ridan to‘g‘ri dengizga chiqa olmaydi. Ularning dengiz bilan tutashgan chegarasi mavjud emas. Biroq, ular ham dengizdan foydalanishda qator huquqlarga ega. Yuqoridagi Konvensiya bo‘yicha, dengizga chiqish imkoniyati yo‘q davlatlarning xalqaro huquq bo‘yicha dengiz va okeanlardan foydalanishga doir huquqlarini ko‘rib chiqamiz.

⁵ <https://sites.tufts.edu/lawofthesea/chapter>



1-rasm. Dengizga chiqish imkoniyatiga ega bo'lmagan davlatlar⁶

Dastlab shuni ta'kidlash lozimki, DChIBD (dengizga chiqish imkoni bo'lmagan davlatlar) qo'shni davlatlarning hududiy suvlaridan, xalqaro suvlardan foydalanishi mumkin. Jumladan, Konvensiyaning 17-moddasida "hududiy suvlardan barcha davlat kemalari harakatlanish (freedom of passage) huquqi"ga ega ekanligi belgilab qo'yilgan. Bu degani, O'zbekiston o'ziga eng yaqin bo'lgan qo'shni davlatga tegishli hududiy dengizda suzish erkinligiga ega.

Shuningdek, Konvensiyaning 69-moddasi dengizga chiqish imkoniyati bo'lmagan davlatlarning huquqlarini belgilab bergan. Ushbu moddaning birinchi qismiga ko'ra, quruqlik bilan o'ralgan davlatlar mutlaq iqtisodiy zonalarda (EEZ) tabiiy resurslardan foydalanish va o'zlashtirishda teng shartlar asosida ishtirok etishi mumkin. Bunday ishtirok davlatlar o'rtasidagi ikki tomonlama, mintaqaviy yoki boshqa turdagi kelishuv va bitimlar asosida tartibga solinadi. Ishtirokchilik shartlari va usullari ushbu shartnoma va kelishuvlarda belgilan qo'yiladi. Biroq ushbu normalar ko'proq nazariy bo'lib amalda qo'llanilmasdan qolmoqda desak ham bo'ladi. Chunki, ko'p hollarda qirg'oqbo'yi davlati kelishuvlarni rad etishi mumkin. Bu esa amalda dengizga chiqish imkoni bo'lmagan davlatlarning huquqlarini qog'ozda qolib ketishiga olib keladi.

Konvensiyaning 87-moddasida esa Ochiq dengiz (ya'ni hech bir davlatning iqtisodiy hududi yoki hududiy dengizi bo'lmagan dengiz hududlari) barcha davlatlar uchun erkin hisoblanishi belgilangan. Bunda qirg'oqbo'yi davlat bo'lishi yoki bo'lmasligidan qat'i nazar, hamma davlatlar quyidagi erkinliklardan foydalanish huquqiga ega:

- a) Suzib yurish erkinligi (freedom of navigation);
- b) Parvoz erkinligi (freedom of overflight);

⁶ <https://unctad.org/topic/landlocked-developing-countries/map-of-LLDCs>

c) Suv osti kabellari va quvurlarini yotqizish erkinligi (freedom to lay submarine cables and pipelines);

d) Sun'iy orollar va boshqa inshootlar qurish erkinligi (freedom to construct artificial islands and other installations, xalqaro huquq asosida);

e) Baliq ovlash erkinligi (freedom of fishing, xalqaro huquq va boshqa shartnomalarga rioya qilgan holda);

f) Ilmiy tadqiqotlar erkinligi (freedom of scientific research, xalqaro huquq asosida).

Ochiq dengizdan foydalanishda davlatlar boshqa davlatlarning erkinliklari va manfaatlarini hurmat qilishi kerak. Ya'ni, "mening erkinligim sening erkinliging boshlanadigan joyda tugaydi" tamoyili amal qiladi.

Konvenisyaning 10-qismi to'liq dengizga chiqish imkoni bo'lmagan davlatlarning huquqlariga bag'ishlangan. Jumladan, 125-moddaga muvofiq, dengizga chiqish imkoniyati yo'q davlatlar xalqaro huquq asosida dengizga chiqish uchun tranzit erkinligiga ega. Ular erkin savdo qilish, dengiz portlariga yetib borish huquqiga ega, biroq bu huquq tranzit davlatlarning suvereniteti va qonunlariga rioya qilish sharti bilan amalga oshadi.

Demak, O'zbekiston Pokiston yoki Eron portlariga chiqish uchun tranzit yo'llardan foydalana oladi, lekin ular belgilagan qoidalarga amal qilishi kerak.

126-moddasiga muvofiq, dengiz chegarasi bo'lmagan davlatlar savdosotiqda teng huquqqa ega bo'lishi kerak. Boshqacha aytganda, tranzit davlatlar ularga ortiqcha bojxona, soliq yoki diskriminatsion to'siqlar qo'ymasligi kerak.

Shuningdek, Tranzit yo'llardan foydalanishda ortiqcha to'lov yoki boj olinmaydi, faqat real xizmat (masalan, transport xarajati, port xizmatlari) uchun haq undiriladi. Bu modda "tranzit monopoliya"ga chek qo'yadi.

Dengizga chiqish imkoniyati bo'lmagan davlatlar tranzit portlarida erkin zonalar yoki bojxona omborlari tashkil etish huquqiga ega. Masalan, O'zbekiston Eron portida erkin savdo zonasiga ega bo'lishi mumkin. Tranzit davlatlar dengizga chiqolmaydigan davlatlarga transport infratuzilmasi va logistika bo'yicha texnik yordam berishi kerakligi ham Konvensiyada o'z aksini topgan.

UNCLOS faqat hududlar tizimini emas, balki ularni tartibga solish mexanizmlarini ham yaratdi. Gamburgda joylashgan Dengiz huquqi bo'yicha xalqaro tribunal (ITLOS) konvensiya talqiniga oid nizolarni hal qiladi. Shuningdek, nizolar Xalqaro sud (ICJ) yoki arbitraj orqali ko'rib chiqilishi mumkin. Shu tarzda UNCLOS ko'plab boshqa ko'p tomonlama shartnomalardan farqli ravishda majburiy nizolarni hal qilish mexanizmini o'zida mujassam etgan. Shunday qilib, UNCLOS doirasida huquqiy tizim izchil rivojlanmoqda. 2023- yilda qabul qilingan Umumdengizlar shartnomasi milliy yurisdiksiya tashqarisidagi hududlarda bioxilmaxillikni muhofaza qilish va barqaror foydalanishni ko'zda tutadi. U dengiz qo'riqlanadigan hududlarini yaratish hamda chuqur suv qazib olish kabi faoliyatlar uchun ekologik baholashlarni majburiy etib belgilaydi. 2025-yil sentyabr holatiga ko'ra, 60 ta davlat ushbu shartnomani ratifikatsiya qilgan. UNCLOS davlat suvereniteti va global mas'uliyat o'rtasida muvozanat topishga qaratilgan ulkan tajriba hisoblanadi.

Dengiz zonalar tizimi, nizolarni hal qilish mexanizmlari va ekologik qoidalari orqali u okeanlar kabi suyuq va o'zgaruvchan hududga huquqiy shakl berdi.

Ammo muammolar davom etmoqda: Arktikadagi muzlarning erishi, chuqur dengiz qazib olishning kengayishi va bioxilma-xillikning yo'qolishi bu tizimning mustahkamligini sinovdan o'tkazmoqda. Kelajakda UNCLOS qanchalik samarali ishlashi davlatlarning okeanlarni faqat resurs manbai sifatida emas, balki umumiy meros sifatida ko'rishiga bog'liq bo'ladi.

O'zbekiston dengizga chiqa oladimi?

Birlashgan Millatlar Tashkiloti har o'n yilda dengizga chiqish yo'li mavjud bo'lmagan davlatlar uchun alohida forumni yig'ib, geografik yo'qotishlarni qanday kamaytirishni muhokama qiladi. Birinchi konferensiya 2003-yil avgust oyida Olmaotada bo'lib o'tgan. Uning yakunlari bo'yicha Olmaota harakat dasturi imzolandi, unda birinchi marta bunday davlatlarni xalqaro qo'llab-quvvatlash yo'nalishlari belgilandi, jumladan, ularning iqtisodiy rivojlanishiga ko'maklashish, samarali tranzit transport tizimlarini yaratish, dengizga erkin chiqish huquqini tan olish kabi masalalarda kelishuvga erishilgan edi.

2014-yil dekabr oyida Venada bo'lib o'tgan ikkinchi konferensiya yakunlari bo'yicha LLDC uchun oltita ustuvor yo'nalishni o'z ichiga olgan 2014-2024- yillarga mo'ljallangan Vena harakat dasturi qabul qilindi.

2025-yil 5-8 avgust kunlari Turkmanistonning Kaspiy dengizi sohilidagi "Avaza" milliy sayyohlik zonasida bo'lib o'tadigan konferensiya uchinchi anjuman bo'lib o'tdi. O'zbekiston prezidenti Shavkat Mirziyoyev ham ushbu konferensiyadan ishtirok etdi⁷.

2017-yil 4-dekabrda O'zbekiston Respublikasi Prezidentining PQ-3422-son qarori qabul qilindi. Ushbu qarorda 2018-2022 yillarda transport infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo'nalishlarini diversifikatsiyalash chora-tadbirlari masalalar belgilab berildi. Qarorga asosan, Bandar-Abbos portiga va undan keyin Janubiy, Janubiy Sharqiy Osiyo va Osiyo-Tinch okean mintaqasi mamlakatlariga chiqish uchun, Turkmaniston va Eron hududlari orqali, shuningdek, Qora dengizdagi Poti, Botumi va Ilichevsk portlariga, O'rta yer dengizidagi Mersin portiga, undan keyin Yaqin Sharq va Shimoliy Afrika mamlakatlariga, shuningdek, Marmara tunneli orqali YeI mamlakatlariga chiqish uchun Ozarbayjon va Gruziya hududlari orqali, shu bilan birga, Boltiq dengizi va Qora dengiz hamda Uzoq Sharq portlariga chiqish uchun — Qozog'iston va Rossiya hududlari orqali temir yo'l transportida asosiy eksport yuklarini tranzit tashish chog'ida tarif preferensiyalari olish ko'zda tutilgan. Bundan tashqari, Respublikaning tashqi savdo yuklarini transportda tashish qiymati va logistikasini optimallashtirish uchun yaqin atrofdagi mamlakatlarning dengiz va quruqlikdagi portlari (xablari)dan samarali foydalanish sharoitlarini shakllantirish belgilandi.

2025-yil 27-yanvardagi O'zbekiston Respublikasi Prezidentining PQ-28-son qarori bilan O'zbekiston Respublikasining transport-logistika tizimini 2030- yilgacha rivojlantirish Konsepsiyasi tasdiqlandi. Konsepsiyada Jahon bankining Logistika samaradorligi indeksida (LPI) O'zbekiston Respublikasining o'rnini 55- pog'onadan past bo'lmagan darajagacha ko'tarish kabi qator chora-tadbirlar belgilab olindi.

Konsepsiyada ko'zda tutilgan chora-tadbirlarni amalga oshirish orqali logistika markazlari tarmog'idan kompleks foydalangan holda transport xarajatlarini 10-15 foizga qisqartirishga erishish, avtomobil, temir yo'l va havo transportida xalqaro yuk tashishlarning

⁷ <https://www.gazeta.uz/oz/2025/08/05/lldc/> (2025-yil, 7-oktyabr)

umumiy hajmi kamida 2 barobarga o'sishi, transport va logistika xizmatlari eksporti 2 barobargacha oshishi, yirik mintaqaviy infratuzilma loyihalari ishga tushirilishini hisobga olgan holda barcha transport turlarida tranzit yuk tashish hajmlari yiliga 22 mln tonnagacha yetkazilishi kabi natijalarga erishish ko'zlangan.

Xalqaro aloqalarni rivojlantirish va milliy strategiyani belgilash orqali O'zbekistonning dengizga chiqish imkoniyatlarini oshirish uchun faoliyat olib borilmoqda. Jumladan, bir nechta transport korridorlari orqali milliy logistika salohiyatini kengaytirish ustida ishlar olib borilmoqda.

Xitoy-Qirg'iziston-O'zbekiston

“Bir makon, bir yo'l” O'zbekistonni sharqqa, Xitoyga yanada yaqinroq qiluvchi loyihadir. Uning doirasida Xitoy-Qirg'iziston-O'zbekiston magistral temir yo'lining qurilishi mamlakat uchun istiqbolli eshiklarni ochishi kutilmoqda. Biroq, salkam 30 yil deganda haqiqatga ko'chgan tashabbusda ehtimoliy xavf ham bo'lishi mumkin.

Ilk tashabbus 1996-yilda ilgari surilganiga qaramay, yillardirki turli siyosiy, iqtisodiy, texnik va geosiyosiy sabablar bilan ortga surib kelingan edi. Birlamchi sabab o'laroq talqin etiladigan Qirg'izistondagi siyosiy beqarorlik loyiha ishini 12 yilga kechiktirgani aytiladi. 2012-yilda Qirg'iziston sobiq prezidenti Almazbek Atambaevning Pekinga tashrifi bilan, magistral masalasi yana kun tartibiga chiqdi.

Biroq, Rossiya temir yo'l loyihasiga xayrixoh emasdi. Negaki, shu vaqtga qadar Xitoyni G'arbga bog'lab kelgan asosiy transport yo'lagi, Trans-Sibir temir yo'li uning hududidan o'tadi. Jumladan, Markaziy Osiyoning ikki davlati bilan Xitoy aloqalarining kengayishi va savdo ko'lamida Rossiyadan uzoqlashuvi Moskva uchun geosiyosiy signal edi.

“Rossiyani loyihadan chetlashtirish Markaziy Osiyoni o'z ta'sir doirasida ko'ruvchi Moskvaning tanqidiga uchradi. Biroq, 2022-yilda Rossiya Ukrainaga bostirib kirdi va G'arb sanksiyalari qurshovida qoldi. Bunga qarshi turishda Xitoyning ko'magiga muhtoj bo'lganidan ham, u magistralning keyingi taqdiriga aralasha olmadi,” deb yozgan “The Jamestown Foundation” tadqiqotchisi Sed Fazle Hayder “The Central Asia-Caucasus”da chop etilgan maqolasida.⁸

Temir yo'l ishga tushishi bilan O'zbekiston va Qirg'iziston Xitoy eksporti uchun muhim tranzit mamlakatlarga aylanadi. Har ikki davlat mintaqaviy va global savdodagi iqtisodiy rolini oshirib, tranzit to'lovlaridan sezilarli foyda olishi mumkin.

Oxirgi bosqichda loyiha Yevropa, Turkmaniston, Eron va Turkiyadagi temir yo'l tizimlari bilan integratsiyalashishni maqsad qilgan. Bu shimol ta'siridan chiqish va yangi yo'llarni kashf etishga muttasil intilyotgan O'zbekiston manfaatlariga ham mos yondashuvdir.

Trans-Kaspiy yo'lagi

O'zbekiston uchun muhim transport yo'laklaridan biri bu Trans-Kaspiy koridoridir. Qozog'istondan Turkiya va Yevropagacha cho'ziluvchi koridor yo'nalishi O'zbekistonni chetlab o'tadi. Biroq, yilladirki O'zbekiston qo'shnilari Qozog'iston va Turkmaniston orqali ushbu yo'lakka chiqishga harakat qilib keladi.

⁸ “The Jamestown Foundation” tadqiqotchisi Sed Fazle Hayder “The Central Asia-Caucasus”

Xitoy-Qirg'iziston-O'zbekiston temir yo'li qurilishi bilan jarayon tezlashishi mumkin. Mamlakatda Xitoy va Yevropa infratuzilmasini bog'lovchi markaz bo'lish imkoniyati tug'iladi.

Yo'lakka qo'shilish O'zbekiston uchun ahamiyatli loyihadir. U orqali Turkiya va Yevropaga osonroq chiqish mumkin. Ammo bir vaqtning o'zida amalga oshirilayotgan boshqa qator transport loyihalari hisobga olinsa, "O'rta koridor"da strategik ahamiyat kasb etish mamlakat uchun o'n yilliklarga cho'zilishi mumkin.

Allaqachon koridorda muhim yo'nalishga ega bo'lgan Qozog'iston bilan raqobatlashish uchun zamonaviy infratuzilma hamda yirik hamkorlar zarur. Biroq, mustaqil tahlilchi fikricha, Trans-Kaspiy yo'lagi O'zbekiston uchun juda katta yutuqlarni va'da qila olmaydi.

Shu bilan birga, Jo Barnes ko'p mamlakatlardan o'tuvchi multimodal transport yo'lagida logistik muammolar ko'p bo'lishi hamda hamda Kaspiy dengizining asta-sekin qisqarib borayotgani Transkaspiy yo'lagining taqdirini savol ostida qoldirishini ta'kidlaydi.

Trans-Afg'on temiryo'li

Quruqlikda savdo aloqalarini yo'lga qo'yish bilan birga O'zbekiston uchun dengizga chiqish har doimgidan-da muhimroq. Buning uchun janubga yuzlanish kerak: Eronning Chabahar va Bandar Abbas portlari orqali Fors ko'rfaziga chiqish; Pokistonning Karachi porti orqali Hind okeaniga chiqish.

Har ikki yo'l samarali ko'rinadi. Ammo ularning qanchalik istiqbolli ekani savol ostida. Afg'onistondagi siyosiy beqarorlik hamda Eronning sanksiyalar qurshovidaligi vaziyatni chigallashtirishi mumkin.

Yillardirki O'zbekiston Termiz-Mozori Sharif-Kobul-Peshovar transafg'on temiryo'li loyihasini amalga oshirish uchun harakat qilib keladi. Loyiha orqali

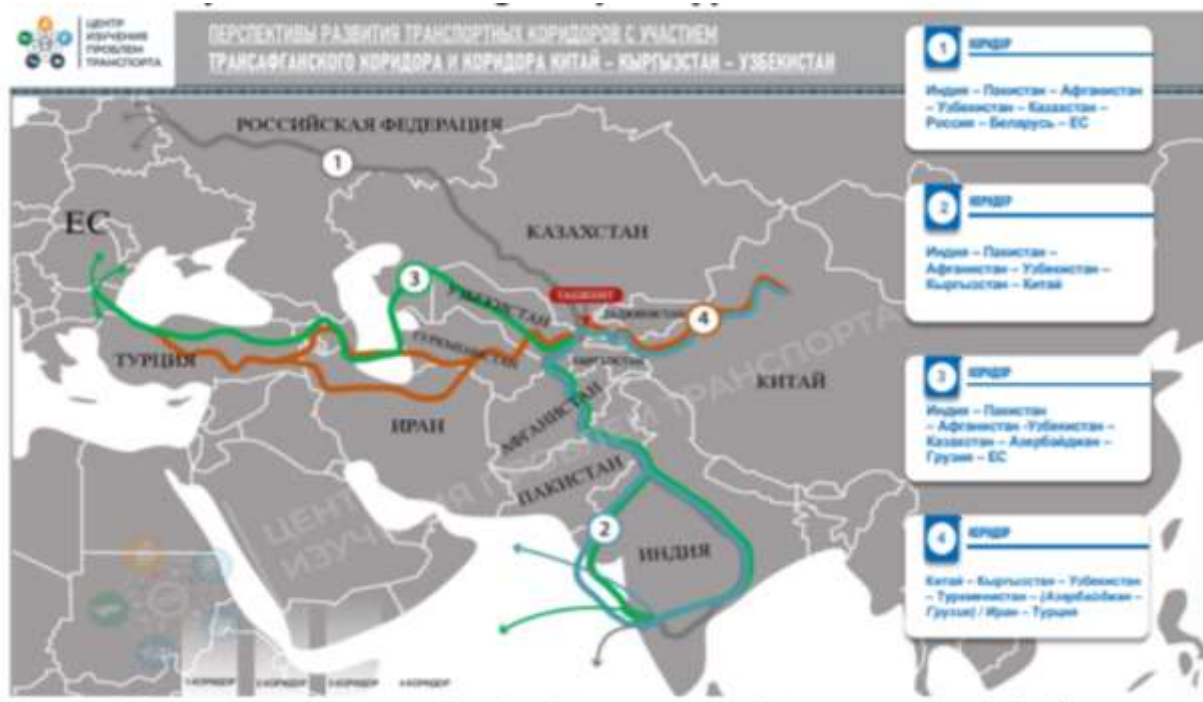
Markaziy Osiyo mamlakatlari uchun Pokistonning yirik dengiz portlariga chiqish yo'li ochiladi. Temir yo'l ishga tushsa, Pokistondan O'zbekistonga yuk tashish 35 emas, 3- 5 kun davom etadi. Bundan tashqari, bitta standart konteynerni tashish narxi qariyb uch barobarga arzonlashishi mumkin.

Biroq, Afg'oniston va Pokiston o'rtasida hanuz mavjud kelishmovchiliklar qurilish boshlanmasdanoq uning istiqboliga soya solishi mumkin. Shunga qaramay, O'zbekiston Transport vaziri Mahkamov 2025-yilda loyihaga tamal toshi qo'yilishiga umid bog'lagan.

Mustaqil tahlilchi Jo Barnesga ko'ra, janub bilan iqtisodiy aloqalar doim ham silliq kechmaydi. Hududdagi ham ichki, ham transchegaraviy muammolar istalgan payt beqarorlashishi mumkin. "Albatta, bu xavfli yo'l, lekin O'zbekiston hukumati bu xavfni o'zini oqlaydigan imkoniyat sifatida ko'rayotgan bo'lishi mumkin. Eng yaxshi holatda, bu yo'lak mamlakatga Pokiston orqali dengizga chiqish imkonini beradi, uzoq muddatda esa, agar Hindiston va Pokiston o'rtasidagi munosabatlar yaxshilansa, Hindiston bilan savdo yo'lagi ochilishi mumkin. Shuningdek, Afg'onistonga sarmoya kiritmaslikning salbiy ta'sirlarini ham hisobga olish lozim. Bu mamlakat kambag'allikda qolaveradi. Bu esa O'zbekiston janubiy chegarasida beqarorlik va ekstremizm xavfini yanada kuchaytiradi," – deydi u.

Transafg'on temir yo'li O'zbekistonni nafaqat Pokiston va Hindistonga, balki mintaqadagi yana bir muhim tomon, Eronga bog'laydi. So'nggi yillardagi o'zaro davlat tashriflari va vizasiz rejimning joriy etilishi hisobga olinsa, temir yo'l qurilishi manzarasida O'zbekiston-Eron munosabatlari haqiqatan iliqlashgan ko'rinadi.

Eron O'zbekiston uchun muhim geografik ustunliklar beradi. Ammo uning G'arb sanksiyalari ostida ekanligi vaziyatni qiyinlashtirishi mumkin.



2-rasm. O'zbekistonning dengizga chiqish imkoniyatini beruvchi transport korridorlari⁹

Avazadagi konferensiya esa O'zbekiston dengiz yo'llariga jiddiy munosabatda ekanligini yana bir bora ko'rsatdi. Mamlakatning savdo salohiyati haqida gapirar ekan, prezident Mirziyoyev dengiz savdo yo'llariga chiqa olish bu har bir davlat uchun ta'minlanishi kerak bo'lgan fundamental adolat masalasi ekanligini urg'uladi.

Tahlilchi Jo Barnesga ko'ra, O'zbekiston ayni geosiyosiy tarangliklarning oqibati qanday bo'lishidan qat'iy nazar, iqtisodiy o'sishni dengiz yo'llarida ko'rmoqda:

“Meningcha, Toshkentning mintaqaviy transport markaziga aylanish rejalari o'z-o'zidan foydalidir. Geosiyosiy o'zgarishlardan qat'i nazar, bu O'zbekistonni Markaziy Osiyoning yuragi bo'lishiga va mintaqaviy integratsiya jarayonini tezlashtirishga xizmat qilishi mumkin. Bu esa mintaqaning tashqi kuchlarga bog'liqligini kamaytiradi. Albatta, moliyalashtirish ma'lum davlatlarga ta'sir kuchi berishi mumkin, muhim jihat — kreditlar turli manbalardan olinishi va har bir loyiha bo'yicha iqtisodiy foyda baholanishi kerak, shundan so'nggina amaliy ish boshlanishi lozim”¹⁰.

Markaziy va Janubiy Osiyo tarixan bir-biriga uzviy bog'langan hududlar bo'lib kelgan.

Afsuski, turli zamonaviy global muammolar, xususan Afg'onistondagi “siyosiy o'yinlar” ikki mintaq o'rtasida azaliy aloqalar uzilishiga olib keldi, o'zaro ishonchsizlik va sovuqchilik muhitini yuzaga keltirdi.

⁹ <https://theasiatoday.org/news/is-landlocked-uzbekistan-a-disadvantage-or-an-advantage/>

¹⁰ <https://www.bbc.com/uzbek/articles/cn43w82pnm1o/lat>

O'zbekiston hukumatining tashabbusi bilan o'zaro iqtisodiy aloqalarni qayta tiklash va rivojlantirish maqsadida 2021-yilning 2-fevral kuni Toshkent shahrida O'zbekiston–Afg'oniston–Pokiston o'rtasida «Mozori Sharif–Kobul–Peshovar» temiryo'lini qurish bo'yicha qo'shma harakatlar rejasi qabul qilingandi.

Xususan, qurilish ishlari 2021-yilning kuzida boshlanishi rejalashtirilgan edi, biroq Afg'onistonda hokimiyat almashishi bunga yo'l qo'ymadi. "Tolibon" harakatining muvaqqat hukumati esa bir qancha muzokaralardan so'nggina loyihaga qo'shildi. Shundan so'ng joriy yilning yanvar oyida temiryo'lining dastlabki yo'nalishi tasdiqlandi.

Loyiha amalga oshirilishi natijasida tovar-mahsulotlarni Markaziy Osiyo, MDH va Yevropaga yetkazib berish muddati sezilarli darajada qisqarishi kutilmoqda. Xususan, Transafg'on temiryo'li qurilishi eng yirik submintaqalar o'rtasida yuk tashish vaqti va narxini sezilarli darajada kamaytiradi. Mintaqa mamlakatlari uchun Pokistonning yirik dengiz portlariga chiqish imkoniyati yaratiladi.

Loyihani kim moliyalashtiradi?

Taklif etilayotgan temiryo'l liniyasi O'zbekistonni "dengizga chiqish imkoniyati yo'q" maqomidan "quruqlik orqali dengizga bog'langan" davlat maqomiga o'tish imkoniyatiga ega. Bu O'zbekistonning iqtisodiy xavfsizligi uchun juda ham muhim. Biroq bu borada moliyaviy, texnik va geografik to'siqlar saqlanib qolmoqda. Shulardan eng muammoli tomoni – temiryo'l liniyasini kim moliyalashtirishi masalasidir.

Transafg'on temiryo'lining uzunligi taxminan 573 kmni tashkil qiladi. Loyihani amalga oshirish dastlab 4,8 – 5 milliard dollar atrofida baholangan va kerakli mablag'larning katta qismi Jahon banki tomonidan moliyalashtirilishi kerak edi. Ammo AQSh qo'shinlarining Afg'onistondan chiqib ketishi va «Tolibon» harakatining hokimiyatga kelishi fonida Jahon banki kelishuvni bekor qildi.

AQShning Afg'onistonda mavjudligi ham mazkur mamlakatda samarali boshqaruv, sog'lom siyosiy muhit va barqaror xavfsizlikni ta'minlay olmagan bo'lsa-da, ko'plab davlatlar va xalqaro tashkilotlar aynan AQSh mavjudligi tufayli Afg'onistonga sarmoya kiritib kelayotgan edi. Qo'shma Shtatlarning chiqib ketishi bilan boshqa donor mamlakatlar va moliyaviy xalqaro tashkilotlarning ham iqtisodiy ko'magi o'z-o'zidan keskin darajada kamaydi.

Oxirgi ma'lumotlarga ko'ra, Transafg'on temiryo'li qurilishi dastlab taxmin qilinganidan deyarli ikki barobar qimmatga tushishi mumkin. Loyihaning yangi smeta qiymati Pokiston Senatining temiryo'li infratuzilmasi qo'mitasi yig'ilishida ko'rib chiqilib, 8,2 milliard dollarga baholandi.

Shuningdek, Afg'onistonning murakkab ekologik reliefi hisobga olinadigan bo'lsa, prognoz qilingan xarajatlar taxmin qilinayotganidan ham sezilarli darajada oshishi mumkin.

Hozirgi vaqtda bevosita ishtirok etayotgan uch davlat temiryo'lini moliyalashtirish uchun konsorsium yaratish bo'yicha muzokaralar olib bormoqda. Biroq ayni paytda kechayotgan global iqtisodiy og'ir vaziyat sababli nafaqat Afg'oniston, balki Pokiston va O'zbekiston tomonida ham loyihani amalga oshirish uchun davlat mablag'larini yo'naltirishga imkoniyat yo'q.

Afg'onistondagi xavfsizlik bilan bog'liq vaziyatning yomonlashuvi va inson huquqlarini ta'minlash bo'yicha vaziyat o'nglanmayotgani moliya institutlari va xususiy investorlar bilan kredit liniyasi bo'yicha muzokaralarni boshlash imkoniyatini bermaypti.

Shu bilan birga, xalqaro moliya institutlari «Mozori Sharif–Kobul–Peshovar» temiryo‘li qurilishi loyihasini chuqur iqtisodiy-ilmiy tahlil qilish kerakligini ta’kidlagan. Bu – temiryo‘l yo‘nalishining aksariyat qismi tog‘li hududlardan o‘tgani bilan izohlanadi. Afg‘onistondagi qurilish jarayonida tog‘li yerlar, chuqur vodiylar va quruq iqlim sharoiti bilan ham hisoblashish kerak bo‘ladi. Jumladan, temiryo‘l liniyasi bir qismi Hindukush tog‘li hududidagi Salang dovoni orqali 3500 metr balandlikda o‘tishi reja qilingan. Bu uni dunyodagi eng baland temiryo‘l liniyalaridan biriga aylantiradi.

«O‘zbekiston temir yo‘llari» AJ boshqaruv raisi o‘rinbosari Akmal Kamolovning Euractiv nashriga ma’lum qilishicha, Transafg‘on temiryo‘lini hamkorlikda qurish bo‘yicha xitoylik investorlar bilan muzokaralar olib borilmoqda.

Transafg‘on temiryo‘li nega muhim ahamiyatga ega?

Iqtisodiy jihatlari

Pokiston O‘zbekiston uchun qariyb 230 mln kishilik juda ulkan bozor. Shuningdek, Karachi, Qosem va Gvadar dengiz portlari Yaqin Sharq, Afrika davlatlari, Hindiston bozoriga chiqish imkoniyatini beradi.

Ekspertlarning prognozlariga ko‘ra, «Mozori Sharif–Kobul–Peshovar» temiryo‘lining qurilishi birinchi bosqichda O‘zbekistondan Pokistonga yuklarni tashish vaqtini 30-35 kundan 10-15 kungacha qisqartiradi. Shuningdek, transport xarajatlarini Rossiya va Pokiston o‘rtasida 15-20 foizga, Markaziy Osiyo va Pokiston davlatlari o‘rtasida esa 30-35 foizgacha kamaytirishi mumkin.

Loyiha to‘liq amalga oshirilgach esa Pokistondan O‘zbekistonga yuk tashish 35 kun emas, 3-5 kun davom etishi, bitta standart yuk konteynerini tashish narxi qariyb uch barobarga arzonlashishi kutilmoqda. Shu bilan birga, ushbu yo‘nalish bo‘yicha yuk tashish hajmi 10 million tonnaga yetishi mumkin.

Geosiyosiy jihatlari

Birinchiidan, «Termiz – Mozori Sharif – Kobul – Peshovar» temiryo‘li loyihasini amalga oshirish Afg‘onistonni qayta tiklash uchun juda muhim strategik ahamiyatga ega. Xususan, ushbu tashabbusning hayotga tatbiq etilishi Afg‘oniston tashqi savdosining 50 foizga o‘shirishini ta’minlashi va tranzitdan rasmiy Kobulga yiliga 400-500 mln dollar atrofida daromad keltirishi mumkin. Afg‘oniston muammosini harbiy yo‘l bilan hal etib bo‘lmasligi o‘z isbotini topib ulgurdi. Mintaqada barqaror xavfsizlik va savdo aloqalarini ta’minlashning yagona yo‘li – mamlakatni siyosiy-iqtisodiy modernizatsiya qilish. Tarixan ham, Kobul va Qandahor har doim Hindiston, Yaqin Sharq va Markaziy Osiyo o‘rtasidagi savdo aloqalarining asosiy nuqtalaridan biri bo‘lib kelgan.

Ikkinchiidan, O‘zbekiston uchun Janubiy Osiyodagi ikkita ulkan bozorga ega mamlakatlar – Pokiston va Hindiston bilan aloqalarni yaxshilash kundan kunga geosiyosiy ambitsiyalari kuchayib borayotgan Rossiya ta’siridan uzoqlashish va bog‘liqlikni kamaytirishga yordam beradi. Ukraina voqealari fonida joriy qilingan sanksiyalardan kelib chiqiladigan bo‘lsa, uzoq yillar Rossiya hududidan tranzit sifatida foydalanish imkoni cheklangan bo‘lib qolishi mumkin.

Uchinchiidan, bugungi kunda Eronning Bandar Abbas porti O‘zbekiston uchun dengizga chiqish imkoniyatini taqdim qiladigan eng qisqa yo‘nalish hisoblanadi.

Ammo so‘ngi yillardagi Eron–AQSh munosabatlarning yanada keskinlashishi rasmiy Toshkentni Eron temiryo‘llariga muqobil yo‘nalishlarni izlashga majbur qilmoqda. Erondagi har qanday mojaro mintaqadagi muhim iqtisodiy munosabatlar va transport aloqalari buzilishiga olib keladi. Transafg‘on temiryo‘li bir qancha jihatga ko‘ra jozibador, lekin eng muhimi, agar u qurib bitkazilsa, Markaziy Osiyo mamlakatlari, xususan, O‘zbekiston uchun dengiz portlariga qisqaroq yo‘l ochiladi.

Jahon savdo tashkilotiga a‘zolik

Jahon savdo tashkilotiga a‘zolik O‘zbekistonga geografik ma’noda dengizga chiqish huquqini bermaydi, chunki JST suverenitet, hududiy chegaralar yoki dengizga to‘g‘ridan-to‘g‘ri kirish masalalarini tartibga solmaydi, biroq u savdo va tranzit jarayonlarini yengillashtirish orqali amalda dengiz portlariga chiqishni ancha qulaylashtiradi. Xususan, GATT 1947ning 5-moddasi tranzit erkinligini kafolatlab, yuklarning tranzit davlatlar hududidan asossiz kechiktirilmasdan, kamsitmaydigan tariflar va tartiblar asosida o‘tishini talab qiladi. JSTning Savdoni osonlashtirish to‘g‘risidagi bitimi (TFA) esa bojxona jarayonlarining raqamlashtirilishi, nazorat punktlarining qisqarishi va “yagona darcha” tizimining joriy etilishi orqali O‘zbekistonning portlarga ulanishini tez va barqaror qiladi. Natijada, O‘zbekiston uchun JST a‘zoligi de-jure yangi hududiy huquqlar yaratmasa-da, de-facto tranzit kafolatlari, tariflar barqarorligi, diskriminatsiyadan himoya, hamda multimodal yo‘nalishlar (Kaspiy orqali Middle Corridor, Eron orqali Hind okeani, Xitoy va Rossiya orqali Tinch va Qora dengiz) bo‘yicha ishonchli ulanish mexanizmlarini mustahkamlaydi. Shu tariqa, JST a‘zoligi O‘zbekiston uchun dengizga chiqishning funksional ekvivalentini shakllantirib, xalqaro savdo xarajatlarini kamaytiradi va logistika samaradorligini oshiradi.

Markaziy Osiyo integratsiyasi

Yevropa va Sharqiy Osiyoning ikki yirik bozori o‘rtasida strategik joylashgan Markaziy Osiyodagi dengizga chiqish imkoni bo‘lmagan davlatlar — Qozog‘iston, Qirg‘iziston Respublikasi, Tojikiston, Turkmaniston va O‘zbekiston — ulkan tranzit salohiyatiga ega. Dunyoning eng yirik besh savdo hamkorining to‘rttasi — Xitoy, Yevropa Ittifoqi, Yaponiya va Koreya Respublikasi — aynan shu mintaqa orqali bog‘lanadi. Biroq Markaziy Osiyodagi LLDC davlatlari ushbu ulkan tranzit imkoniyatidan to‘liq foydalana olmayapti va transport bog‘liqligi hamda logistika samaradorligi bo‘yicha past o‘rinlarni egallab kelmoqda. So‘nggi yillardagi ijobiy siljishlarga qaramay, ular hanuzgacha yetarli darajada rivojlanmagan transport infratuzilmasi, yuqori transport xarajatlari va samarasiz logistika xizmatlari kabi muammolarga duch kelmoqda¹¹.

Markaziy Osiyo mintaqasida integratsiyani chuqurlashtirish O‘zbekistonning xalqaro savdo tizimiga to‘liq integratsiyalashuvi va dengiz portlariga barqaror chiqish mexanizmlarining shakllanishi uchun strategik ahamiyatga ega bo‘lib, bu jarayon avvalo bojxona va chegara tartibotlarini uyg‘unlashtirish, qo‘shma nazorat punktlarini tashkil etish, tranzit tariflari siyosatini birxillashtirish hamda multimodal transport infratuzilmasini birgalikda rivojlantirish kabi institutsional islohotlarni talab etadi.

¹¹ *Easing Trade Bottlenecks in Landlocked Developing Countries. World Trade Organization’s study, 2021. Page 25*

Mintaqada elektron tranzit tizimlarini (e-TIR, e-Transit) to'liq joriy etish, standartlashtirish va sertifikatlashtirish bo'yicha normativ-huquqiy me'yorlarni o'zaro tan olish, Kaspiy dengizi bo'yicha yagona logistika tarmog'ini shakllantirish, shuningdek, energetika va transport xavfsizligini ta'minlashga qaratilgan qo'shma choralar savdo oqimlarini sezilarli darajada tezlashtiradi. Shu bilan birga, Markaziy Osiyo Integratsiyasi Bosh Kotibiyati kabi muvofiqlashtiruvchi institutlar, mintaqaviy arbitraj mexanizmi va raqamli savdo platformalari integratsiya jarayonining huquqiy hamda texnik barqarorligini kuchaytiradi. Natijada, bunday kompleks islohotlar O'zbekistonning WTO tomonidan kafolatlangan tranzit erkinligini amalda ta'minlab, "virtual sea access" tamoyilini yanada mustahkamlaydi va davlatning tashqi iqtisodiy faoliyatini geografik nuqsonlardan mustaqil ravishda diversifikatsiya qilish imkonini yaratadi.

Xulosa

Geografik jihatdan O'zbekiston dengizga chiqish uchun kamida ikki davlat hududidan o'tishga majbur bo'lgan landlocked mamlakat sifatida tashqi savdo geografiyasi bo'yicha tabiiy cheklovlarga duch keladi. Shu sababli ham mintaqaviy qo'shnilar bilan barqaror tranzit mexanizmlarini shakllantirish bilan bir qatorda qirg'oqbo'yi davlatlarning portlariga chiqish imkoniyatlarini kengaytirish mamlakatning global raqobatbardoshligi uchun strategik ahamiyat kasb etadi. Ayniqsa, Pokiston dengiz portlariga yo'nalish nisbatan barqaror va iqtisodiy jihatdan maqbul alternativ sifatida ko'rilmogda. Eron iqtisodiy sanksiyalari yumshatilgan taqdirda esa O'zbekiston uchun Bandar Abbas hamda istiqbolli Chabahal portlaridan foydalanish imkoniyatlari kengayadi, biroq Turkmaniston hududidan o'tish zarurati qo'shimcha chegara tekshiruvlari va tranzit tariflari tufayli vaqt va xarajatlarni oshirishda davom etmogda. Shu sharoitda dengizga chiqish imkoniyati bo'lmagan davlatlarning huquqiy maqomini xalqaro darajada mustahkamlash zarurati yanada dolzarb bo'lmogda.

Mazkur ehtiyojni qondirish maqsadida UNCLOSga qo'shimcha norma kiritish taklif qilinadi: unga ko'ra, landlocked davlatlar o'zlari uchun eng yaqin yoki iqtisodiy-geografik jihatdan eng maqbul bo'lgan qirg'oq davlatlari bilan portlardan foydalanish va dengiz infratuzilmasiga ulanish bo'yicha ikki tomonlama shartnomalar tuzish huquqiga ega bo'ladi.

Shartnoma tuzish jarayonida BMTning Dengiz huquqi bo'yicha komissiyasi vositachilik funksiyasini bajarib, qirg'oq davlatining muzokaralarga kirishish majburiyatini ta'minlaydi, kelishuvda nazarda tutilgan port-foydalanish va tranzit majburiyatlarining bajarilishini monitoring qiladi hamda landlocked davlatning huquq va manfaatlarini xalqaro huquq normalari doirasida himoya qiladi. Bunday yondashuv qirg'oq davlatining suveren muzokara yuritish imkoniyatini saqlab qolgan holda, shartnoma imzolash bo'yicha majburiyatni qat'iylashtiradi.

BMT esa jarayonning shaffofligi va bajarilishini kafolatlovchi neytral arbitraj institutiga aylanadi. Natijada, ushbu mexanizm O'zbekiston kabi dengizga chiqish imkoniyati cheklangan davlatlar uchun xalqaro savdo yo'lklarining barqarorligi, uzluksizligi va huquqiy himoyasini sifat jihatidan yangi darajaga ko'tarishi mumkin.