UDK: 94-055.2(575.171) **DOI: 10.56292/SJFSU/vol29_iss4/a131**

QIRG‘IZISTONDA TEMIR YO‘LLAR TARIXI

ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В КЫРГЫЗСТАНЕ

HISTORY OF RAILWAYS IN KYRGYZSTAN

Ozodbek Radjabov[1]

[1]Ozodbek Radjabov – O‘zbekiston Milliy universiteti Jahon tarixi kafedrasi katta o‘qituvchisi. Tarix fanlari bo‘yicha falsafa doktori (Phd)

Annotatsiya

Dunyoda muayyan mamlakat yoki mintaqalarning kommunikatsiya va transport tuzilmalari yo‘nalishlarida ilmiy tadqiqotlar olib borilmoqda. Shu jumladan, Markaziy Osiyo mintaqasidagi Qirg‘iziston Respublikasining ijtimoiy-iqtisodiy hayoti, xalq xo‘jaligi tarmoqlarining mustaqillik yillaridagi ahvoli, jumladan, transport tizimi, temir yo‘llarning respublika iqtisodiy hayotida tutgan o‘rni, rivojlanish bosqichlari, tarmoqning sanoatdagi mavqeyi, aholining turmush darajasiga ta’siri, temir yo‘l shahobchalari va tarmoq yo‘llarining takomillashuvi jarayonlari kabi muammolarni ustuvor mavzular sifatida o‘rganayotganligi muhim ahamiyat kasb etadi. Tadqiqotning maqsadi mustaqillik yillarda Qirg‘iziston Respublikasida temir yo‘l transporti tarixi va sohada yuz bergan o‘zgarishlarni ochib berishdan iborat. Maqola tarixiylik, tizimlilik, xolislik tamoyillari hamda muammoga sivilizatsion yondashuv, qiyosiy va muammoviy – xronologik tahlil usullaridan foydalanilgan xolda yozilgan. Tadqiqotning amaliy natijalari quyidagilardan iborat: siyosiy va iqtisodiy o‘zgarishlarning temir yo‘llar sohasiga ta’siri tarixshunoslikda ilk bor mustaqillik yillari doirasida o‘rganilib, aniqlangan muammolar bo‘yicha taklif va tavsiyalar ishlab chiqilgan; Qirg‘iziston Respublikasida temir yo‘llar tarixiga doir arxiv hujjatlari, statistik ma’lumotlar va davriy matbuot materiallarini aniqlash, qiyosiy tahlil qilish asosida hududda mazkur tarmoq tarixini o‘rganishning nazariy konseptual asoslari ishlab chiqilgan.

Аннотация

В мире коммуникационные и транспортные структуры определенных стран и регионов давно превратились в объекты исследования. В частности, важное значение имеет изучение в качестве приоритетных проблем состояния в независимой период социально-экономической жизни, отраслей народного хозяйства Республики Кыргизия, являющегося богатой в отношении материальных и человеческих ресурсов территории Центральной Азии, в том числе роли транспортной системы, железных дорог в экономической жизни республики, этапов их развития, положения отрасли в промышленности, его влияния на уровень жизни населения, процессы совершенствования ответвлений и сетей железных дорог. Цель исследования состоит в освещении истории железнодорожного транспорта в Кыргызистане в независимой годах и изменений, произошедших в отрасли. В статьи использованы принципы историзма, системности, объективности, цивилизационный подход к проблеме, а также методы сравнительного и проблемно-хронологического анализа. Практические результаты исследования состоят в следующем: впервые с отечественной историографии изучено влияние политических и экономический изменений на железнодорожную отрасль в текущий период, разработаны предложения и рекомендации по определенным проблемам; показаны теоретические концептуальные основы изучения истории данной отрасли в регионе на основе определения и сравнительного анализа архивных материалов, статистических данных и материалов периодической печати, имеющих отношение к истории железных дорог Кыргызистана.

Abstract

In the world, communication and transport structures of certain countries and regions have long become objects of study. In particular, it is important to study as priority problems the state in the independent period of socio-economic life, the sectors of the national economy of the Republic of Kyrgyzstan, which is rich in terms of material and human resources of the territory of Central Asia, including the role of the transport system, railways in economic life. of the republic, the stages of their development, the position of the industry in industry, its impact on the standard of living of the population, the processes of improving the branches and networks of railways. The purpose of the study is to highlight the history of railway transport in Kyrgyzstan in independent years and the changes that have taken place in the industry. The article uses the principles of historicism, consistency, objectivity, civilizational approach to the problem, as well as methods of comparative and problem-chronological analysis. The practical results of the study are as follows: for the first time since domestic historiography, the impact of political and economic changes on the railway industry in the current period has been studied, proposals and recommendations on certain issues have been developed; shows the theoretical conceptual foundations for studying the history of this industry in the region based on the identification and comparative analysis of archival materials, statistical data and materials of periodicals related to the history of railways in Kyrgyzstan.

Kalit so‘zlar: *Temir yo‘llar, “Buyuk Ipak yo‘lida Qirg‘iziston”, “Ipak yo‘li diplomatiyasi”, Yevropa-Kavkaz-Osiyo (TRASEKA) transport yo‘lagi, Andijon-O‘sh-Qashg‘ar temir yo‘li, Baliqchi-Jalolobod-Torugart temir yo‘l liniyasi, Jalolobod — Ko‘k-Yangoq uchastkasi, “Do‘stlik” temir yo‘l liniyasi.*

Ключевые слова: *Железные дороги, «Кыргызстан на Великом шелковом пути», «Дипломатия Шелкового пути», транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (TPACEKA), Железная дорога Андижан-Ош-Кашгар, железнодорожная линия Балыкчи-Джелалабад-Торугарт, участок Джелалабад — Кок-Янгок, железнодорожная линия «Достлик».*

Keys words: *Railways, "Kyrgyzstan on the Great Silk Road", "Silk Road Diplomacy", Europe-Caucasus-Asia (TRACEKA) transport corridor, Andijan-Osh-Kashghar railway, Baliqchi-Jalalabad-Torugart railway line, Jalalabad — Kok-Yangoq section, "Dostlik" railway line.*

KIRISH

1992-yilda Qirg‘iziston Respublikasi hukumati YUNESKO loyihasini amalga oshirish maqsadida Jahon madaniyatini rivojlantirish o‘n yilligi (1988-1997) doirasida “Buyuk Ipak yo‘lida Qirg‘iziston” dasturini qabul qildi[1]. Ushbu me’yoriy hujjat asosida 1998-yilda hududidan qadimgi Ipak yo‘li o‘tgan mamlakatlar o‘rtasida savdo-iqtisodiy, siyosiy va madaniy aloqalarni rivojlantirish g‘oyasiga asoslangan “Ipak yo‘li diplomatiyasi” doktrinasi tayyorlandi. Doktrina Qirg‘izistonning barcha ishtirokchi davlatlar o‘rtasida bo‘g‘in bo‘lib harakat qilishga tayyorligini e’lon qiladi[2].

Loyiha doirasida quyidagi vazifalar amalga oshirildi:

– Qirg‘iziston Respublikasi va Xitoy Xalq Respublikasi hukumatlari o‘rtasida 1993-yil 25-fevraldagi xalqaro avtomobil aloqasi to‘g‘risidagi Bitim imzolandi;

– Qirg‘izistonni Qozog‘iston, O‘zbekiston va Tojikiston bilan bog‘lovchi avtomobil yo‘llari tegishli standartlarga keltirildi. Bishkek-Norin-Torugart (CAREC transport koridori) va O‘sh-Irkeshtam yo‘lini qayta tiklash loyihalari boshlandi. Jarayonda asosiy kreditorlar Osiyo taraqqiyot banki va Xitoyning Eksport-import banki (Eksimbank) bo‘ldi[3];

- Markaziy Osiyo mamlakatlari va XXRning ayrim shaharlari o‘rtasida havo qatnovlari yo‘lga qo‘yildi (XXR, Qirg‘iziston Respublikasi va O‘zbekiston Respublikasi hukumatlari o‘rtasida 1998-yil 19-fevraldagi xalqaro tashish to‘g‘risidagi bitim);

– 1998-yil 23-sentyabrda Xitoy Xalq Respublikasi Aloqa vazirligi, Qirg‘iziston Transport va kommunikatsiya vazirligi va O‘zbekiston Avtomobil transporti davlat aksiyadorlik korporatsiyasi o‘rtasida “Ruxsatnomalar tizimini tashkil etish to‘g‘risida”gi bayonnoma imzolandi;

Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘l yo‘nalishini rivojlantirish maqsadida 1997-yil 26-aprelda Xitoy Xalq Respublikasi Temir yo‘llar vazirligi, Qirg‘iziston Transport va aloqa vazirligi va O‘zbekiston Temir yo‘llari davlat aksiyadorlik kompaniyasi o‘rtasida memorandum imzolandi. Andijon-O‘sh-Qashg‘ar temir yo‘li qurilishi bo‘yicha qo‘shma ilmiy-tadqiqot va loyiha oldi ishlari to‘g‘risida kelishib olindi;

ADABIYOTLAR TAHLILI VA METODLAR

M.Rozin, V.Ryabtsev, V.S.Svechkarev, A.Hickson, B.Wirth, G.Morales, D.Bauersoks, D.Kloss, L.Staff kabi tadqiqotchilarning ilmiy ishlarida Qirg‘iziston Respublikasida milliy transport va logistika tizimlarini barpo qilish masalalari tahlil qilingan.

P.V.Kurenkov, A.F.Kotlyarenko, O.V.Moskvichev, E.E.Moskvicheva, M.A.Nekhaev kabilarning ilmiy izlanishlarida esa mamlakatdagi transport-logistika tizimidagi murakkab masalalarni oqilona boshqarish muammolarini ko‘rib chiqish muhimligi ta’kidlangan.

O.D.Pokrovskaya, R.Fedorenko, T.S.Titova, V.M.Samuylov kabi olimlar xalqaro transport koridorlari va ularning logistika infratuzilmasi faoliyatini tashkil etishdagi ahamiyati masalalarini tahlil qilganlar.

Maqola tarixiylik, tizimlilik, xolislik tamoyillari hamda muammoga sivilizatsion yondashuv, qiyosiy va muammoviy – xronologik tahlil usullaridan foydalanilgan xolda yozilgan.

NATIJALAR VA MUHOKAMA

Qirg‘iziston temir yo‘lining 1994-yilda tashkil etilgan janubiy tarmog‘i va sobiq Markaziy Osiyo temir yo‘lining Qirg‘iziston hududida joylashgan bir-biriga bog‘liq bo‘lmagan past yuk tashuvchi, o‘lik yo‘l shoxobchalarini o‘z ichiga olgan bitta lokomotiv deposi – Jalolobodda joylashgan edi. 1994-yilgacha bu yerda to‘liq depo bo‘lmagan, u Andijon PM-4 dan PTOL negizida yaratilgan edi. Ammo hozir ham deponing lokomotivlarni ta’mirlash imkoniyatlari juda cheklangan.

Jalolobod deposining teplovozlari yuk poyezdlari tarkibida vaqti-vaqti bilan Bishkekka ta’mirga jo‘natiladi. Lokomotiv “sovuq” holatda ketayotganiga qaramay, uning ichida hamrohlar bo‘ladi. “Qorasu-Savay” chegara punkti yo‘lovchi tashish uchun yopilgan, hamrohlik qiluvchi shaxslarning o‘tishi maxsus hamrohlik hujjatlari bo‘yicha amalga oshiriladi. Tashish kamida bir hafta davom etadi va bu eskort brigadasi uchun oson sinov emas. Chunki, chegara nazoratidan 10

marta o‘tilishi kerak. 1994-yilda Farg‘ona bo‘limidan ajralib chiqqandan so‘ng Qirg‘iziston temir yo‘lining Janubiy bo‘limi butunlay boshqacha sharoitlarda ishlashga majbur bo‘ldi. Bir qator masalalarni zudlik bilan hal etish zarur edi. Teplovoz xo‘jaligi uchun ta’mirlash-texnik bazasini yaratish, rejali turdagi ta’mirlash ustaxonasi, texnik ko‘rik punkti binosini kommunal xo‘jaligi bilan birgalikda qurish zarur edi. Yillar davomida uchastkada ta’mirlash xonalari, sanitariya inshootlari, 18 o‘rinli mehmonxona qurildi, ikki qavatli Janubiy filial ma’muriy binosi foydalanishga topshirildi[4].

Janubiy filial stansiyasidan MDH va uchinchi davlatlarning istalgan nuqtasiga vagon va konteyner tashish amalga oshiriladi. Janubiy filialning asosiy yuk oluvchilari dastlab neft mahsulotlarini ishlab chiqaruvchi Petroleum Company (sobiq Qirg‘iziston-Kanada qo‘shma korxonasi), 2004-yildan beri esa “Qirg‘izneftegaz” tashkilotidir. Bir paytlar asosan ko‘mir eksport qilinadigan Jalolobod — Ko‘k-Yangoq uchastkasi hozirda faoliyatsiz. Qirg‘iziston temir yo‘li ma’muriyati yo‘lni demontaj qilishga ruxsat bermayapti, shuning uchun relslar harakatlanish uchun yaroqsiz holga kelgan.

Qirg‘izistondagi temir yo‘llar ikkita shimoliy va janubiy tarmoqlarga bo‘lingan. Temir izlarning asosiy qismi sovet davrida qurilgan. Mazkur tarmoq yo‘llar Transosiyo transport koridorining bir qismi bo‘lib, Qirg‘izistondan boshlanib Rossiya Federatsiyasigacha davom etadi. Yo‘llarning birinchisi O‘zbekiston, ikkinchisi Qozog‘iston orqali o‘tadi. Temir yo‘llarning texnik holati ancha eskirgan. Lekin yuk tashish hajmining katta qismi temir yo‘llar zimmasiga to‘g‘ri keladi[5].

Qirg‘izistonning transport sohasini takomillashtirish uchun xalqaro donor tashkilotlardan yordam olib kelinmoqda. Jumladan Osiyo Taraqqiyot Banki, Islom Taraqqiyot Banki, Yevropa Tiklanish va Taraqqiyot Banki kabilar shular jumlasidandir. Osiyoni Yevropa bilan bog‘laydigan transport tarmoqlari masalasiga Yevropa Komissiyasi ham qiziqish bildirib kelmoqda. Xususan, Qirg‘izistonni Xitoy Xalq Respublikasi, Qozog‘iston, O‘zbekiston bilan bog‘laydigan temir yo‘l loyihasining bir qismini Yevropa Komissiyasi o‘z zimmasiga olishini bildirgan.

Qirg‘izistonda 2003-2005-yillarga mo‘ljallangan Kambag‘allikni qisqartirish bo‘yicha Milliy Strategiya, 2007-2009-yillardagi Mamlakatning Taraqqiyot Strategiyasi — I, 2009-2011-yillarga mo‘ljallangan Mamlakatning Taraqqiyot Strategiyasi — II dasturlari qabul qilingan bo‘lib, mazkur dasturiy maqsadlarda transport sohasini takomillashtirish borasida ham ustuvor vazifalar keltirilgan.

Qirg‘iziston dengizga chiqish imkoniyatiga ega bo‘lmagan davlatlardan biri. Qatnovning asosiy qismi quruqlik transporti: avtomobil yo‘llari va temir yo‘llar zimmasiga to‘g‘ri keladi. 2007-yildagi statistik ma’lumotlarga ko‘ra yillik yuk qatnovi hajmi 2014 mln. tonna-kilometr bo‘lib, uning 45 foizi ya’ni 900 mln tonna-kilometr qismi avtomobil qatnoviga, 42 foizdan oshiqroq qismi temir yo‘llar qatnoviga to‘g‘ri kelgan. 2003-yildan 2007-yilgacha bo‘lgan vaqt davomida avtomobil orqali qatnov hajmlari 13 foizga kamayib borishi barobarida temir yo‘llar orqali qatnov 50 foizgacha oshib borgan. Lekin shunday bo‘lsa-da, bu ko‘rsatkich 1990-yildagi umumiy qatnov darajasidan ancha pastligicha qolgan.

Qirg‘izistondagi transport turlari bo‘yicha yuk qatnovi ko‘rsatkichlari(mln.tonna/km)[6]

Transport turi	2003	2004	2005	2006	2007
Jami	1,686.5	2,067.5	1,844.7	1,825.8	2,013.7
Temir yo‘llar	561.7	714.9	661.8	751.7	853.7
Avtomobil	797.2	847.4	821.2	819.0	900.0
Ichki suv (Issiqko‘l orqali)	7.4	6.3	4.9	6.3	4.8
Havo transporti	42.8	45.5	42.4	34.2	44.5

Mamlakatdagi yuk qatnovidan tushadigan daromad 2003-yildan 2007-yilgacha 2,6 barobar o‘sgan. 2007-yilda 26 mlrd so‘m ko‘rinishiga yetgan. Bunda suv va havo transportida o‘sish ko‘rsatkichlari kuzatilmay, bir xil miqdor saqlanib qolgan bo‘lsa-da, temir yo‘llar va avtomobil transporti 3,8 barobar o‘sganligini qayd etish lozim.

Transport qatnovlaridagi daromadlar dinamikasi (mln. so‘mda)[7]

	2003	2004	2005	2006	2007
Jami	1,068.5	1,378.6	1,449.0	2,131.6	2,657.1
Temir yo‘l qatnovi	272.7	513.3	457.6	810.9	1,042.9
Avtomobil qatnovi	761.9	836.1	970.0	1,256.4	1,587.3

Ichki suv yo‘li	3.7	3.9	3.3	4.8	4.1
Havo transporti	30.2	25.3	18.1	59.5	22.8

Temir yo‘l liniyasi	Uzunligi	Yo‘nalishi
Janubiy tarmoq (O‘zbekiston orqali)	323.4 km	O‘sh-Jalolobod-Ko‘kyong‘oq
Shimoliy tarmoq (Qozog‘iston orqali)	101.2 km	Baliqchi-Bishkek-Lugovoe

2008-2010-yillarda rasmiy Bishkek tomonidan Qirg‘izistonni Xitoy hamda Qozog‘iston bilan bog‘lovchi “Do‘stlik” temir yo‘l liniyasini barpo qilish borasida muhokamalar bo‘lib o‘tmoqda. Osiyo Taraqqiyot Banki bilan hamkorlikda Baliqchi-Bishkek-Lugovoe temir yo‘l liniyasini elektrlashtirish, Yevropa Komissiyasi tashkilotining TACIS loyihasi donorligi ko‘magida Baliqchi-Jalolobod-Torugart-Xitoy temir yo‘l liniyasini qurish to‘g‘risida harakatlar boshlab yuborilgan.

Qirg‘iziston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi ma’lumotlariga ko‘ra, 2018-yilda Qirg‘iziston Respublikasining asosiy eksport hamkorlari Qozog‘iston (270,3 million dollar), Buyuk Britaniya (669,9 million dollar), Rossiya Federatsiyasi (358,2 million dollar), Turkiya (104,3 million dollar) va O‘zbekiston (158,5 million dollar).

Osiyo-Tinch okeani mintaqasi va Yevropa Ittifoqini bog‘lovchi xalqaro transport yo‘laklarining barpo etilishi, shubhasiz, integratsiya jarayonlariga hissa qo‘shadi, shuningdek, ushbu yo‘nalishlar bo‘ylab joylashgan davlatlarning rivojlanishini rag‘batlantiradi. Shu bilan birga, xalqaro transport yo‘laklari kichik davlatlarga ta’sir o‘tkazish yoki nazorat o‘rnatish vositasi bo‘lganligi sababli mazkur davlatlarga real xavf tug‘dirishi mumkin. Xususan, 20 yildan ortiq muhokama qilinib kelayotgan Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘li qurilishi rejalarini shu nuqtai nazardan tahlil qilish mumkin. Mazkur bandda Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘li loyihasini amalga oshirish bilan bog‘liq Qirg‘iziston Respublikasi oldidagi asosiy muammolar va istiqbollar tahlil qilinadi. Bundan tashqari, Qirg‘izistonda boshqa xalqaro transport loyihalarini amalga oshirish natijalari keltirilgan. Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘li qurilishi Qirg‘iziston Respublikasidagi mumkin bo‘lgan transport izolyatsiyasini bartaraf etish kontekstida transport infratuzilmasini rivojlantirish uchun turtki bo‘lib xizmat qiladi. Mazkur temir yo‘lni qurish va undan foydalanishni ko‘kalamzorlashtirish va xavfsizligi masalalariga alohida e’tibor qaratish lozim.

Yevrosiyo transport koridorlarini qurish loyihalari SSSR parchalanganidan keyin boshlangan. Buyuk Ipak yo‘lining yangi formatidagi tiklanish shafeligida yetakchi jahon davlatlari o‘z loyihalarini amalga oshirishga kirishdilar. Xususan, Yevropa Ittifoqi tomonidan Yevropa-Kavkaz-Osiyo (TRASEKA) transport yo‘lagini qurish bo‘yicha hamkorlik va texnik yordam ko‘rsatish mintaqalararo dasturi doirasida 100 dan ortiq turli loyihalar amalga oshirildi. Dasturning maqsadi Yevropadan Qora dengiz, Kavkaz, Kaspiy dengizi orqali Markaziy Osiyo mamlakatlariga va undan keyin Xitoy Xalq Respublikasiga chiqadigan transport koridorini yaratishdan iborat[9]. Shuningdek, 1990-yillarning o‘rtalarida AQSh shafeligida Yangi Ipak yo‘lini yaratish g‘oyasi ilgari surilgan bo‘lsa, “Ipak yo‘li strategiyasi” 1999-yilda Kongress tomonidan tasdiqlangan[10]. Strategiyadan ko‘zlangan maqsad Yaqin Sharq mamlakatlari, Hindiston, Pokiston va Afg‘oniston hududlari orqali Yevropa – Osiyo yo‘nalishi bo‘yicha yangi transport yo‘laklari tizimini shakllantirishdan iborat edi.

So‘nggi o‘ttiz yillikda XXR iqtisodiyotidagi jadal o‘sish va tarkibiy o‘zgarishlar unga jahon yetakchilaridan biri sifatida o‘zini namoyon qilish imkonini berdi, buni yangi tashqi siyosat konsepsiyasi deklaratsiyasi — “Ipak yo‘lining iqtisodiy belbog‘i” loyihasi ham tasdiqlaydi. Mazkur loyiha XXI asr dengiz ipak yo‘li”, keyinchalik nomi “Bir kamar – bir yo‘l” deb nomlana boshlandi[11]. Ushbu loyiha Xitoy tovarlarining Yevropaga harakatlanishini ta’minlash maqsadida XXR va Yevrosiyo mintaqasi mamlakatlari transport infratuzilmasini birlashtirishga qaratilgan. Xususan, Osiyo va Yevropani bog‘lovchi uchta asosiy transport koridorini shakllantirish rejalashtirilgan. Ushbu yo‘laklarning har biri marshrut geografiyasiga mos ravishda o‘z ixtisosligiga ega. Birinchi ikkita koridor allaqachon ishlamoqda va Rossiya Federatsiyasi va Qozog‘iston Respublikasi hududidan o‘tadi[12]. Farg‘ona vodiysi orqali Eron Islom Respublikasi va Turkiya Respublikasi temir yo‘l liniyalari bilan integratsiyalashuvi rejalashtirilgan uchinchi yo‘nalish loyihalashtirilmoqda.

2018-yilda Qirg‘iziston Respublikasining 2018–2040 yillarga mo‘ljallangan Milliy rivojlanish strategiyasi tasdiqlangani, unda Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘li qurilishi rejasiga alohida e’tibor berilgan. Loyiha o‘rta muddatli istiqbolda amalga oshirilishi kutilmoqda[13].

Jahon banki va boshqa xalqaro institutlar tomonidan olib borilgan tadqiqotlarga ko‘ra, asosiy iqtisodiy ko‘rsatkichlar bo‘yicha Qirg‘iziston Respublikasi qo‘shni Tojikiston Respublikasi bilan birgalikda dengiz sathidan o‘rtacha balandligi eng yuqori bo‘lgan dengizga chiqish imkoniyati yo‘q davlatlar orasida dunyoda uchinchi va to‘rtinchi o‘rinlarni egallaydi.

Qirg‘izistondagi iqtisodiy iqlimning “kontinental tabiati” mamlakat iqtisodiy rivojlanish dinamikasiga sezilarli darajada ta’sir qiladi. Dengizga chiqish imkoniyatiga ega bo‘lmagan mamlakatlar dengiz yo‘li mavjud mamlakatlarga qaraganda 30 foizgacha kam miqdorda savdo qiladi. Shuningdek, kontinentallik bunday davlatlarning iqtisodiy o‘sish sur’atlarini dengiz mamlakatlariga nisbatan 1,5 foizgacha kamaytiradi[14].

Tadqiqotchilar, shuningdek, kontinental mamlakatlarning tashqi savdo faoliyati uchun ikki tomonlama salbiy omilni qayd etadilar, bu ham tovarlarni import qilish, ham eksport qilishda xarajatlarning yuqori darajasi bilan bog‘liq. Asosiy salbiy omil — yuqori transport xarajatlari hisoblanadi. Iqtisodchi E.Venablesning fikricha, har bir qo‘shimcha 1000 km transport yo‘nalishi dengizga chiqa olmagan mamlakat uchun qirg‘oqbo‘yi mamlakatlariga qaraganda yetti barobar ko‘p transport xarajatlarini keltirib chiqaradi[15].

Qirg‘iziston uchun xalqaro transport loyihalarida ishtirok etish jahon iqtisodiyotiga qo‘shilish uchun zarur vosita hisoblanadi, chunki mustaqillikka erishgandan so‘ng u yangi tashqi iqtisodiy va tashqi siyosat sharoitlarida o‘zini namoyon qildi. Globallashuv va mintaqaviylashuv jarayonlari Qirg‘izistonning davlat siyosatiga bevosita ta’sir ko‘rsatmoqda. Respublika bir qancha jahon davlatlarining manfaatlari kesishgan hudud bo‘lganligi sababli o‘z manfaatlarini himoya qilish va jahon hamjamiyatiga integratsiyalashuvi uchun xalqaro siyosiy va iqtisodiy birlashmalarga qo‘shilish orqali bir qator majburiyatlarni o‘z zimmasiga olmoqda[16].

XULOSA

Bugungi kunda oliy darajadagi ko‘plab uchrashuvlar natijasida qabul qilingan reja va dasturlar deklarativ shaklda qolmoqda. Shunday qilib, temir yo‘lning Qirg‘iziston Respublikasi hududidan o‘tish yo‘nalishi hali rasman e’lon qilinmagan va bu boradagi moliyaviy manbalar aniqlanmagan. Hozirgi bosqichda hal etilmagan geosiyosiy va moliyaviy xarakterdagi masalalar hanuzgacha tomonlarga yagona kelishuvga erishish imkonini bermayapti. Qayd etish joizki, mazkur loyihaning amalga oshirilishi “Bir makon, bir yo‘l” dasturlari va Yevrosiyo iqtisodiy ittifoqi juftligi deb atalganiga qaramay, Rossiya Federatsiyasi va Qozog‘iston Respublikasi manfaatlariga bevosita daxl qiladi. Xususan, Xitoyning mintaqadagi ta’siri tez o‘sib borayotgani fonida Rossiya hech bo‘lmaganda manfaatlar muvozanatini saqlashdan manfaatdor. O‘z navbatida, Qozog‘iston hozirgi kunda Markaziy Osiyoning boshqa davlatlariga nisbatan ustunlikka ega, chunki xalqaro munosabatlarning hozirgi bosqichida XXRning asosiy transport loyihalari Qozog‘iston va Rossiya bilan bog‘liq.

Biroq, yuqorida aytib o‘tilganidek, transport koridorlarining har biri o‘z ixtisosligiga ega. 1,5 milliard aholiga ega Xitoyni yanada rivojlantirish uchun resurslar va tayyor mahsulotlar bozori kerak. Tarixan Xitoy xanlar tub aholi bo‘lmagan mamlakatning shimoli-g‘arbiy hududlarini rivojlantirish muammolarini o‘zlashtirish va tezkorlik bilan hal qilish uchun parallel yoki muqobil transport kommunikatsiyalarini rivojlantirishdan manfaatdor Bu esa eng kamida Xitoyga vositachilarga qaramlikdan qochish imkonini beradi.

ADABIYOTLAR RO‘YXATI

1. Резолюция 41-й сессии ООН «О провозглашении Всемирного десятилетия развития культуры»//Сайт ООН.URL: https://undocs.org/ru/A/RES/41/187 (Resolution of the 41st session of the UN “On the proclamation of the World Decade for the Development of Culture”//UN website.URL: https://undocs.org/ru/A/RES/41/187)

2. Акаев А. Дипломатия Шелкового пути. Бишкек: Учкун, 1999 (Akaev A. Diplomacy of the Silk Road. Bishkek: Uchkun, 1999)

3. Шерматова С. Экономический пояс Нового шелкового пути: возможности для Центральной Азии // Центрально-Азиатский экспертный клуб «Евразийское развитие». 19 декабря. URL: http://eurazvitiye.org/publication/20151219 (Shermatova S. Economic Belt of the New Silk Road: Opportunities for Central Asia // Central Asian Expert Club "Eurasian Development". December 19th. URL: http://eurazvitiye.org/publication/20151219)

4. Кушбакова С.С. История строительства и современное состояние жалалабадской железной дороги. ИЗВЕСТИЯ ВУЗОВ, № 11, 2014.-С.131 (Kushbakova S.S. The history of construction and the current state of the Jalalabad railway. NEWS OF UNIVERSITIES, No. 11, 2014.-C.131.)

5. Среднеазиатский регион – Туркменистан, Киргизия, Таджикистан. Общие исследования. Доклад. Июнь 2009. Японское Агентство Международного Сотрудничества. 東中. JR. 09-004. –С.45 (Central Asian region — Turkmenistan, Kyrgyzstan, Tajikistan. General research. Report. June 2009. Japan Agency for International Cooperation. 東中. JR. 09-004. –С.45.)

6. Среднеазиатский регион – Туркменистан, Киргизия, Таджикистан. Общие исследования. Доклад. Июнь 2009. Японское Агентство Международного Сотрудничества. 東中. JR. 09-004. –С.93 (Central Asian region — Turkmenistan, Kyrgyzstan, Tajikistan. General research. Report. June 2009. Japan Agency for International Cooperation. 東中. JR. 09-004. –С.45)

7. Qirg‘iziston Respublikasi davlat statistika qo‘mitasi ma’lumotlari (Information of the State Statistics Committee of the Kyrgyz Republic)

8. http://eng.ibc.kg/about_IBC/mission

9. Моря новых возможностей. О маршруте Каспийское море — Черное море // CAAN. 2019. 7 апреля. URL: https://caa-network.org/arch™ves/15719 (Seas of new opportunities. About the route Caspian Sea — Black Sea // CAAN. 2019. April 7th. URL: https://caa-network.org/archves/15719)

10. Silk Road Strategy Act of 1999 // U.S. Federal Leg™slat™ve Informat™on. 1999. October 3. URL: https://www.congress.gov/b™ll/106th-congress/senate-b™ll/579

11. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века / Госкомитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство коммерции КНР. Пекин: Издательство литературы на иностранных языках КНР, 2015. URL: http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml; «Один пояс, один путь»: полный текст речи Си Цзиньпина» // Портал ИноСМИ. 2017. 19 мая. URL: https:// nosm .ru/pol t c/20170519/239391693.html (Excellent prospects and practical actions to jointly create the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road / State Committee for Development and Reform Affairs, Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce of the PRC. Beijing: Foreign Language Literature Publishing House of the PRC, 2015. URL: http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml; "One Belt, One Road": the full text of Xi Jinping‘s speech" // Portal InoSMI. 2017. May)

12. Транссибирская железнодорожная магистраль и железнодорожные переходы Достык — Алашанькоу и Алтынколь — Хоргос (Trans-Siberian Railway and railway crossings Dostyk — Alashankou and Altynkol – Khorgos)

13. Утверждена Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018–2040 гг. // Президент Кыргызской Республики. 2018. 1 Ноября. URL: http:// pres dent.kg/ru/sobyt ya/12774_utverghdena_nac onalnaya_strateg ya_razv t ya_k rg zskoy_respubl k _na_2 018_2040_god (The National Development Strategy of the Kyrgyz Republic for 2018–2040 was approved. // President of the Kyrgyz Republic. 2018. November 1. URL: http:// presdent.kg/ru/sobytya/12774_utverghdena_naconalnaya_strategya_razvtya_krgzskoy_respublk_na_2018_2040_god)

14. Лисоволик Я.Д., Кузнецов А.С., Бердигулова А.Р. Ежемесячный макрообзор ЕАБР. Январь 2017. Алматы: Евразийский банк развития, 2017. URL: https://eabr.org/upload/iblock/1d2/yanvar2017.pdf (Lisovolik Ya.D., Kuznetsov A.S., Berdigulova A.R. EDB Monthly Macro Review. January 2017. Almaty: Eurasian Development Bank, 2017. URL: https://eabr.org/upload/iblock/1d2/yanvar2017.pdf)

15. Venables A. Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs, and Trade // The World Bank Economic Review. 2001. Vol. 15. No. 3. P. 451–479.

16. Курс на снижение инфляции. Москва: Евразийский банк развития, 2017. С. 51–55. URL: http://eurasian-studies.org/wp-content/uploads/2017/02/Makro_obzor_EABR_03.02.pdf (The course to reduce inflation. Moscow: Eurasian Development Bank, 2017, pp. 51–55. URL: http://eurasian-studies.org/wp-content/uploads/2017/02/Makro_obzor_EABR_03.02.pdf)