

TRASEKA LOYIHASI VA UNING DASTLABKI FAOLIYATI

Ozodbek Radjabov, O‘zbekiston Milliy universiteti,
(PhD)

ПРОЕКТ ТРАСЕКА И ЕГО ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Озодбек Раджабов, Национальный университет
Узбекистана, (PhD)

TRACEKA PROJECT AND ITS ACTIVITIES

Ozodbek Radjabov, National University of Uzbekistan, (PhD)

Annotatsiya: Mustaqillikka erishgan Markaziy Osiyo respublikalari g‘arb, janub va sharqqa chiqadigan transport koridorlariga tobora ehtiyoj seza boshlashdi. Yevroittifoq tomonidan Janubiy, Janubi-sharqiy Osiyo, Janubiy va Markaziy Yevropani bog‘laydigan “Yevropa-Kavkaz-Osiyo (TRASEKA) loyihasi 1991-yildayoq ishlab chiqilgan edi. Mazkur maqolada loyihaning amalga oshirilish tarixi haqida mulohazalar qilinadi.

Kalit so‘zlar: Mustaqillik davri, Markaziy Osiyo respublikalari, “Yevropa-Kavkaz-Osiyo (TRASEKA) loyihasi, Yevropa Ittifoqi, jahon savdo bozorlari.

Abstract: Central Asian republics that have gained independence increasingly need transport corridors to the west, south and east. The “Europe-Caucasus-Asia (TRACEKA)” project connecting South, Southeast Asia, South and Central Europe was developed by the European Union in 1991. This article discusses the history of the implementation of the project.

Key words: independence period, Central Asian republics, “Europe-Caucasus-Asia (TRACEKA)” project, European Union, world trade markets.

Аннотация: Республики Центральной Азии, получившие независимость, все больше нуждаются в транспортных коридорах на запад, юг и восток. Проект “Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА)”, соединяющий Южную, Юго-Восточную Азию, Южную и Центральную Европу, был разработан Европейским Союзом в 1991 году. В данной статье рассматривается история реализации проекта.

Ключевые слова: период независимости, республики Центральной Азии, проект “Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА)”, Европейский Союз, мировые торговые рынки.

KIRISH. 1998-yilda Ozarbayjonning Boku shahrida mazkur loyiha ishtirokchilari hisoblangan davlatlar tomonidan Asosiy ko‘ptomonlama kelishuv bitimi imzolandi. Shu kunning o‘zidayoq TRASEKA loyihasiga Gretsiya, Polsha kabi davlatlar qo‘shilishdi. 1998-yilning aprel oyida Boku shahrida IV Hukumatlararo TRASEKA yig‘ilishida esa loyiha safiga Afg‘oniston Islom Respublikasi ham qo‘shildi. 1999-yilda Bolgariyada o‘tkazilgan

konferensiyada esa Eron ham loyihada ishtirok qilishini bildirdi [1].

TADQIQOT USULLARI VA ADABIYOTLAR TAHLILI. Maqolani yozishda asosiy metodologik yondashuvlar sifatida obyektiv-tarixiy, tarixiy-qiyosiy va mantiqiy yondashuvlardan foydalanildi.

TADQIQOT NATIJALARI. TRASEKAning Hukumatlararo komissiyasi loyiha



<https://orcid.org/0000-0002-7663-9981>

e-mail:

ozodbek.radjabov.94@inbox.ru

ru

doirasidagi barcha masalalarni konsensus asosida yechishga harakat qiladi. Hukumatlararo komissiyaning ikkinchi konferensiyasi 2002-yil bahorida Toshkent shahrida o'tkazildi va hukumatlararo komissiyaning rahbari etib O'zbekiston delegatsiyasi saylandi. O'zbekistonda o'tkazilgan konferensiya bir qancha muhim masalalarga yechimlarni ilgari surdi va qabul qilinishi uchun tavsiya etildi. Jumladan: loyiha ishtirokchilari hisoblangan davlatlardagi mavjud temir yo'l tarmoqlarini modernizatsiyalash jarayonini tezlashtirish; "TRASEKA Vizalari" loyihasi doirasida tranzit yuklari qatnovi uchun rasmiylashtiriladigan hujjatlar to'plamini umumiyashtirish, ma'muriy, chegara va bojxona to'siqlarini yengillashtirish, ishtirokchi davlatlar hududida harakatlanuvchi yuklarni kuzatib boruvchi mas'ullar xavfsizligi va erkinligini ta'minlash; "TRASEKA Koeffitsienti" yordamida loyihaning raqobatbardoshligini avvaldan mavjud bo'lgan transit yo'llar, xususan Transsib, Suvaysh kanali orqali o'tuvchi janubiy dengiz yo'llari bilan qiyosiy taqqoslab borish. Temir yo'l, dengiz va avtomobil transportida tarif dasturlarini ishlab chiquvchi ishchi guruh tuzilib, ishtirokchi davlatlar o'rtasida transport kommunikatsiyalari doirasidagi normativ-huquqiy bazani shakllantirib borish kabi vazifalar belgilangan edi[2].

TRASEKAning Toshkentda o'tkazilgan konferensiyasida qabul qilingan qarorlarni muvaffaqiyatli amalga oshirish Markaziy Osiyo va Kavkaz hududlarining dunyo kommunikatsiya tarmoqlariga bog'lanish jarayonini tezlashtirsa, ikkinchi tomondan G'arbiy va Markaziy Xitoy, Janubiy Yevropa mamlakatlaridan yuk qatnovini sezilarli darajada oshishiga sabab bo'lishi kutilmoqda edi.

Yuqorida qayd etilganidek, TRASEKA loyihasidagi Eron Islom Respublikasining ishtiroki Markaziy Osiyo davlatlari uchun Fors ko'rfazidagi Eronning portlari va neft terminallaridan foydalanishni yengillashtiradi, iqtisodiy samara keltiradi.

Loyiha doirasidagi eng markaziy davlatlardan biri bo'lgan O'zbekiston Respublikasi Eron bilan o'zaro hamkorlik aloqalarini kengaytirib bormoqda. Xususan, birgina 2002-yilda O'zbekiston Eron hududi orqali yarim million tonna tranzit qatnovini amalga oshirgan bo'lsa, Eron aynan shu yili O'zbekiston orqali 750 ming tonna yuk qatnovini

amalga oshirgan. Ikki mamlakat o'rtasida o'zaro savdo ayriboshlash hajmi 260 mln dollarga yetgan. O'zbekiston tomonining tashabbusi bilan Afg'oniston orqali Eronga olib chiquvchi transport koridori loyihasi ishlab chiqilgan bo'lib, Termiz-Mozori-Sharif-Hirot-Bandar-Abbos yo'nalishida qadimiy Ipak yo'lini qayta tiklash g'oyasi shakllantirilgan.

TRASEKA yo'nalishi Xitoyning markaziy va g'arbiy o'lkalaridan boshlanib, Qozog'iziston va Qirg'iziston orqali O'zbekistonga kirib keladi va O'zbekistondan Turkmanistonning Turkmanboshi yoki Qozog'izistonning Oqtov portlari orqali Ozarbayjonning Boku va Gruziyaning Poti va Batumi portlarini birlashtiradi. Mazkur tarmoq Qora dengizning g'arbiy qirg'oqlaridagi Bolgariyaning Varna, Ruminiyaning Konstanta va Ukrainaning Ilichevsk portlari orqali Yevropa mintaqasiga kirib boradi. Ishlab chiqilgan mazkur marshrut amaldagi Shimol-janub koridoridan 1 yoki 2 ming kilometr ga qisqaroq.

TRASEKA yo'nalishining ishga tushirilishi Markaziy Osiyo va Kavkaz hududlari uchun o'tkazish qobiliyati amaldagidan bir necha o'n barobar kuchliroq bo'lgan transport tarmoqlari, xususan temir yo'llar faoliyatining yo'lga qo'yilishiga sabab bo'ladi.

Shu o'rinda ta'kidlash lozimki, ishtirokchi davlatlar yuqori malaka qobiliyatiga ega bo'lgan, yetakchi mutaxassislarini jahon standartlaridan arzon yollagan holda tranzit yuk qatnovini xalqaro miqyosda amalga oshirishi va ishchi kuchiga minimal mablag' sarflashi mumkin. Chunki, temir yo'l qatnovida tezlik, muhofaza, qiymat muhim omillar sanaladi.

O'zbekiston Respublikasi TRASEKA loyihasi doirasida o'zining transport infratuzilamsini taklif etgan, o'z navbatida mintaqadagi yetarli darajada qulay va zamonaviy tarmoq aynan shu respublikaga tegishli edi. TRASEKA loyihasi doirasidagi ishlarni amalga oshirish maqsadida rasmiy Toshkent tomonidan Andijon-Toshkent-Beynov avtobani ham tashkil qilingan. Bu esa TRASEKA loyihasi tavsiyalarining muayyan grafik asosida bajarilishi edi.

TRASEKA loyihasini amalga oshirish uchun YevroIttifoq o'z oldiga bir qancha maqsadlarni qo'ygan. Jumladan, Buyuk Ipak yo'lida joylashgan yosh va mustaqil mamlakatlarni siyosiy va iqtisodiy tomondan qo'llab-quvvatlash, ularga Yevropa va

Osiyo bozorlariga chiqishning alternativ yoʻnalishlarini yaratishga yordam berish, transport tarmoqlarini takomillashtirish yoʻnalishidagi islohotlarga koʻmaklashish, xalqaro moliya institutlari va iqtisodiy zanjirlariga qoʻshilishda TRASEKAdan katalizator maqomida foydalanish va boshqalar [4].

XULOSA. TRASEKA loyihasi temir yoʻl, avtomobil, suv va havo magistrallarini tizimlashgan umumiylik holatida Xitoy va Qozogʻiziston chegarasidagi Drujba va Gruziyaning Batumi portida kesishgan tarmogʻini yaratishni oʻz oldiga maqsad qilib qoʻygani holda parallel ikkita Chimkent-Toshkent-Samarqand-Bayram-Ali-Ashxobod-Turkmanboshi-Boku-Chimkent-Oqtobe-Makat-Oqtov-Boku koridorlarini yoʻlga qoʻyishni rejalaydi.

1995-yilda Qozogʻizistonning Olmaota shahrida TRASEKA ishtirokchilari hisoblangan davlat rahbarlari toʻrtta ishchi guruhni shakllantirgan dasturga imzo chekishdi. Bular savdo sohasidagi hamkorlik, avtomobil, temir yoʻllar va dengiz transportini muvofiqlashtirish kabilardir. TRASEKAning bosh ofislari Bryussel, Tbilisi, Toshkent shaharlariga, subofislari esa Yerevan,

Boku, Ashxobod, Olmaota, Bishkek shaharlarida joylashtirildi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR:

1. Дубов В. Ширится транспортный коридор// Правда Востока.-Ташкент.2005. 23 июня.
2. Нижарадзе Г. Международные транспортные коридоры и взаимодействие национальных транспортных систем. / Доклад представителя Министерства транспорта Грузии на 2-ой Международной черноморской транспортной конференции “Черноморские транспорта системы- моста между Европой и Азией”, Украина, Киев, 5-6 марта 2002 г. – Киев, 2002. С.43-46.
3. Узбекистан: Десять лет по пути формирования рыночной экономики. / АН РУз. Институт экономики. Под.ред.акад. А.Х.Хикматова.-Ташкент,2001.-С.51-54.
4. Внешняя торговля стран СНГ и ЕС. – М., 1998.

