УДК: 339.9

“ШОҲРАҲ”ДАН УНУМЛИ ФОЙДАЛАНИШ ИМКОНИЯТЛАРИ

Ҳамроев Ҳалим Розиқович
доцент, иқтисод фанлар номзоди,
Бухоро давлат университети,
hamraevhalim@mail.ru

Аннотация:

Кириш. Ушбу мақолада Марказий Осиё, жумладан, Ўзбекистон тараққиёти учун катта аҳамиятга эга бўлган, Осиёнинг жанубий - ғарбида жойлашган цивилизация маркази билан алоқа қилишга хизмат қилган, тарихда “Шоҳраҳ” номини олган транспорт артериясининг ривожланиш тарихи ва ундан самарали фойдаланиш зарурлиги ҳақида фикр билдирилади ҳамда республиканинг иқтисодий тараққиёти учун ундан унумли фойдаланиш борасида айрим ғоялар таклиф этилади.

В статье анализируется история развития и необходимость эффективного использования транспортной артерии, названная в истории “Шохрахом”, которая служила для экономических и других связей стран Центральной Азии, в том числе Узбекистана с центром цивилизации расположенной на юго-западе Азиатского континента, и предлагается некоторые идеи для плодотворного использования её для экономического процеватания республики.

In the article are analyzed the history of development and the necessity of effective using of the transport artery, called in history "Shokhrakhom", which served for economic and other communication of the countries of Central Asia, including Uzbekistan, which is the center of civilization located in the southwest of the Asian continent, and are offered some ideas for its fruitful using for the economic prosperity of the Republic.

Тадқиқот методлари. Мақолада таҳлил ва синтез, илмий абстрация методларидан фойдаланиб “Буюк ипак йўли”, “Шоҳраҳ” номи билан тарихда қолган йирик транспорт артериясини таҳлил қилиб чиқилган. Тизимли таҳлил усулини қўллаш натижасида Ўзбекистоннинг кейинги тараққиётида “Шоҳраҳ”дан унумли фойдаланиш зарурлиги кўрсатиб ўтилган. Мантиқий таҳлил усулидан фойдаланилган ҳолда Ўзбекистон келажакда иқтисодий алоқаларни ривожлантиришда қайси йўналишларга урғу бериши кераклиги кўрсатиб ўтилган. Тадқиқотда бундан ташқари кузатиш, солиштириш, иқтисодий-математик таҳлил, диалектик таҳлил, статистик гуруҳлаш каби методлардан ҳам фойдаланилган.

Натижалар ва мунозара. Мақолада инсоният тараққиётида жуда катта роль ўйнаган “Буюк ипак йўли”нинг келиб чиқишига пойдевор бўлган ва қадимги Шарқ цивилизациясида ва Антик дунёда жуда катта аҳамиятга эга бўлган “Шоҳраҳ” номи билан машҳур бўлган ўша даврдаги давлатларни бир – бири билан боғлаб турган йўллар тизимининг келиб чиқиши, аҳамияти ва ҳозирги вақтда ундан фойдалана олиш имкониятлари кўриб чиқилган. Унда бу йўлларга қадимий Ассирия империясида асос солганлиги, кейинчалик эса ўша давр дунёсининг асосий қисмини босиб олиб ҳукмронлик қилган Аҳманийлар империяси бир тизимга бирлаштирганлиги, бу тайёр тизимдан эса Рим империяси, Александр Македонскийдан кейин қолган Эллин давлатлари, Араб халифалиги ва бошқалар унумли фойдаланганлиги қайд этилади. Кейинчалик эса Буюк ипак йўлларининг бир қисми сифатида инсониятга хизмат қилиб келаётганлиги уқтирилади. Руслар Марказий Осиёнинг асосий қисмини босиб олгач эса бу тизим аҳамиятсиз бўлиб қолган эди.Ўзбекистон ҳам ўз келажагини ўйлаб бу тизимдан унумли фойдаланиши кераклиги исбот қилиб берилган. Бундан ташқари, Ўзбекистоннинг жаҳон океани транспорт тизимига чиқишининг оптимал, истиқболдаги йўналиши ҳам “Шоҳраҳ”га боғлиқлиги асосланган. “Шоҳраҳ” билан боғлиқ бўлган Ўзбекистоннинг ташқи иқтисодий алоқаларининг асосий йўналишлари кўрсатиб берилган.

Хулоса. Ўзбекистон ташқи иқтисодий алоқаларини ривожлантиришнинг муҳим йўналишларидан бири сифатида “Шоҳраҳ” транспорт артериясини тиклаш ва ривожлантириш муҳим аҳамиятга эга. “Шоҳраҳ” транспорт артериясига таяниб Жанубга ва

Жанубий - Ғарб томонга қаратиб иқтисодий алоқаларни ривожлантириш имкониятлари мавжудлиги ҳамда уларни янада ривожлантириш зарур.

Калит сўзлар: Шоҳраҳ, транспорт артерияси, “Буюк ипак йўли”, цивилизация, Жаҳон океани, иқтисодий алоқалар, карвон йўллар, “ТРАСЕКА”, асосий йўналишлар.

Кириш

Инсоният цивилизациясининг ҳозирги фан тан олган уч асосий ўчоғи мавжуд бўлган: булар Қадимги Хитой, Қадимги Ҳиндистон ҳамда Қадимги Миср ва Месопотамия (икки дарё оралиғи). Буларнинг ичида энг қадимийси, аҳамиятлиси ва кучлиси учинчиси бўлган, деб ҳисоблашади. Ҳозирги Миср ва Ироқ ҳудудларида бошланган бу цивилизация эрамиздан олдинги учинчи, иккинчи ва биринчи минг йилликлар давомида кенгайиб, ўз домига бутун Яқин Шарқни, Шимолий Африкани, Жанубий Европани, Кичик Осиёни, Кавказни ҳамда Марказий Осиё регионини тортган, шу билан бирга бу цивилизация ҳозирги замон цивилизациясининг энг асосий пойдеворларини ҳам яратган.

Қарийб уч минг йил давомида ушбу цивилизация яратган “Шоҳраҳ” транспорт артерияси минтақалар ўртасида ижтимоий-иқтисодий ва бошқа алоқаларни ривожланишига улкан ҳисса қўшиб келган ва жумладан, Марказий Осиё тараққиётига ҳам жуда кучли таъсир қилган. Марказий Осиё Россия томонидан босиб олингач бу артериянинг аҳамияти пасайиб кетди ва фақат савдо-сотиққа хизмат қила бошлади. Ҳозирги пайтда эса мустақил Ўзбекистон бу транспорт артериясидан самарали фойдаланиши мумкин.

Материаллар

Тадқиқ қилиш учун танланган ушбу мавзу айрим сиёсий ва бошқа сабаблар, жумладан, Рус империясининг Ўрта Осиёда ўз ҳукмронлигини сақлаб қолиш ва мустаҳкамлаш мақсадида “эсдан чиқиб қолган”, аҳамиятсиз нарса деб кам ўрганилган ҳамда айрим тарихчи ва иқтисодчи олимлар, жумладан, Дьякова И.М., Мамлева Л. А. Кузьмичев А. Д., Никитин С. К., Нероновой В.Д., Свиницкая И.С., Тавровский Ю. В., Hansen V. ва бошқалар асарларида қисман ўрганилган.[1,2,3,5].

Методлар

Мақолада анализ ва синтез, илмий абстрация методларидан фойдаланиб “Буюк ипак йўли”, унинг катта ва ўта аҳамиятли бир қисми бўлган, ундан ҳам кўпроқ вақт инсониятга хизмат қилган “Шоҳраҳ” номи билан тарихда қолган йирик транспорт артериясини таҳлил қилиб чиқилган. Бу транспорт артериясининг ҳозирги Ўзбекистон учун аҳамияти ва ундан республика тараққиётида қандай фойдаланиш мумкинлиги аниқланган, фойдаланишнинг асосий йўллари кўрсатиб берилган. Тизимли таҳлил усулини қўллаш натижасида Ўзбекистоннинг кейинги тараққиётида “Шоҳраҳ”дан унумли фойдаланиш зарурлиги кўрсатиб ўтилган. Мантиқий таҳлил усулидан фойдаланилган ҳолда Ўзбекистон келажакда иқтисодий алоқаларни ривожлантиришда қайси йўналишларга урғу бериши кераклиги кўрсатиб ўтилган. Тадқиқотда бундан ташқари кузатиш, солиштириш, иқтисодий-математик таҳлил, диалектик таҳлил, статистик гуруҳлаш каби методлардан ҳам фойдаланилган.

Натижалар

Ўрта Ер денгизи орқали ўтадиган сув йўллари бу цивилизация ғарбий қисми иқтисодиётининг яхлит бир организм сифатида ишлаши учун яхшигина хизмат қилган бўлса (кейинчалик улар яхлит транспорт инфратузилмаси сифатида буюк Рим империясининг пайдо бўлишига иқтисодий асос бўлган), бу цивилизациянинг шарқий қисмини эса буюк карвон йўллари бирлаштириб турган. Бу карвон йўлларнинг ўзаги Аҳмонийлар давлати даврида (ҳатто ундан олдин, инсоният тарихида “биринчи империя” деб ҳисобланган Ассирия империяси даврида, яъни эрамиздан олдинги саккизинчи – еттинчи асрларда) шаклланган ва у “Шоҳраҳ” деб номланган ҳамда ўша замондаги асосий шаҳарларни бир – бири билан боғлаган карвон йўллари ташкил этган (1-расмга қаранг). Бу йўллардан, нафақат подшоҳларнинг чопарлари, балки бир давлатдан иккинчисига савдо карвонлари юришган, савдо – сотиқ қилиш учун юклар ҳам ташилган. Марказий Осиёда ўша даврларда шаклланган давлатлар ҳам шу йўл орқали бошқа давлатлар билан сиёсий, иқтисодий, маданий ва бошқа алоқаларни олиб бориш имконига эга бўлганлар. Масалан,

Хоразм ҳудудида шаклланган зардуштийлик дини Мидия давлати орқали бутун цивилизацияга, жумладан, грек файласуфларининг дунёқарашларигача таъсир кўрсатган.



1-расм. Аҳманийлар империяси даврида мавжуд бўлган асосий йўллар[8].

Марказий Осиёдаги қадимий давлатлар шу цивилизациядан озуқа олиб таркиб топган, оёққа турган ва шу цивилизациянинг узвий бир қисми сифатида ривожланган. Хитой ва Ҳиндистон цивилизациясининг Марказий Осиёга таъсири анча кейинроқ бошланган ва у даврда бу таъсир нисбатан сустроқ бўлган.

Геродот ўзининг “тарих” асарининг бешинчи ва саккизинчи китобларида Аҳмонийлар империясининг алоҳида бўлакларини боғловчи йўллар тўғрисида ёзиб, бу йўллар қайси шаҳарлардан ўтиши тўғрисида маълумот берган. Тарихчи олим Доро чопарлари бу йўллардан қанчалик тез юришини, почта хизматини қанчалик яхши изга қўйилганлигини завқ ва ҳавас билан ёзган: «Жаҳонда бу чопарлардан тезроғи йўқ: почта хизмати форсларда қанчалик оқилона ташкил қилинган! Ҳикоя қилишларича бутун йўл давомида отлар ва одамлар қўйиб чиқилган, ҳар бир кунлик йўлга алоҳида бир от ва одам тўғри келади. На қор, на тун қоронғулиги, на совуқ қиш, на ёғингарчилик ҳар бир чопарга белгиланган йўлни босиб ўтишга халақит бермаган. Бир чопар иккинчисига, у ўз навбатида кейингисига худди эллинларда Гефест шарафига ўтказилган байрамда гулхан ҳаракат қилганидек маълумотни етказиб беришган, бу отли почтани форслар «ангарейон» деб номлашган” [1,5,6.].

Марказий Осиё савдогарлари бу йўллар билан Мидия пойтахти Экбатан орқали Ассирия пойтахти Ненавияга, ундан ғарбга Ўрта ер денгизи, Миср, Кичик Осиё томонларга боришган.

Қадимги дунёда “Шоҳраҳ” шунчалик машҳур бўлганки, бирор нарсага тез, осон, ва оқилона эришмоқчи бўлинса, бу сўзлар ишлатилган. Масалан, грек математиги Евклиднинг Миср подшоси Птолемейга қаратиб айтган шундай гаплари бор: “Геометрияда шоҳ йўллари йўқ” [1].

Эрамиздан олдинги иккинчи ва биринчи асрларда «Шоҳраҳ» номини олган йўллар артерияси кейинчалик “Буюк ипак йўли” номи билан Осиёнинг энг шарқий ўлкаларигача кенгайиб борган. Эрамиздан олдинги иккинчи асрда Хитой сайёҳлари, олимлари ва императорларининг сайи ҳаракати туфайли “Буюк ипак йўли” кашф қилиниб, йўлга қўйилгач, яъни Хитой Марказий Осиёга чиққач, “Шоҳраҳ” нинг аҳамияти янада ошди. Чунки бу йўллар Шарқий Осиёни Ўрта ер денгизи мамлакатлари билан боғланиш учун хизмат қила бошлади ва бу йўллардан ўтадиган товарлар, кишилар оқими янада ошган. Хитой сайёҳлари Марказий Осиё ва ундан ғарбда жойлашган давлатларда кўплаб товарлар, жумладан, шойи матолар йўқлигини билиб, уларни сотиш ҳамда у ўлкалардан Хитойда бўлмаган товарларни, жумладан, отларни сотиб олиш (Император У-ди, ўз армияси учун зотдор отларга эҳтиёжни сезган. Бундай отларни эса шу император томонидан Фарғона

водийсига элчи сифатида юборилган Чжан Цянь эрамиздан олдинги 138-126 йилларда Марказий Осиёда бўлганида кўрган) ва улардан катта наф кўриш мумкинлигини тушуниб етишган, натижада шу товарлар олди - сотдисини йўлга қўйишган (2-расмга қаранг) [2.].

Эрамиздан олдинги иккинчи асрда очилган “Буюк ипак йўли” Хитойнинг Сиандан шаҳридан Ланчьжау орқали Дуньхуанга, ундан Ёркентга, сўнгра Помир тоғларини кесиб ўтиб Фарғона водийси орқали Бақтрияга, ундан Парфия, Ҳиндистон, Яқин Шарқ, то Ўрта ер денгизи мамлакатларигача утиб борган. “Буюк ипак йўли” Хитой, Олд Осиё, Кавказ, Марказий Осиё халқлари иқтисодий ва маданий алоқаларининг ривожланишида катта роль ўйнаган, жумладан, у турли инновацияларнинг тарқалишига хизмат қилган. Бу трансконтинентал йўлда ипак албатта асосий товар бўлган, аммо ундан ташқари Марказий Осиёдан Хитойга ҳарбий анжомлар, от, қовун-тарвуз, мева, олтин, тери, гилам, пахтадан тайёрланган матолар ташилган бўлса, Хитойдан Марказий Осиёга эса ипак матолардан ташқари чинни, чой, гурунч, ширинликлар, косметик маҳсулотлар каби товарлар келтирилган.



2-расм. Буюк ипак йўли [9].

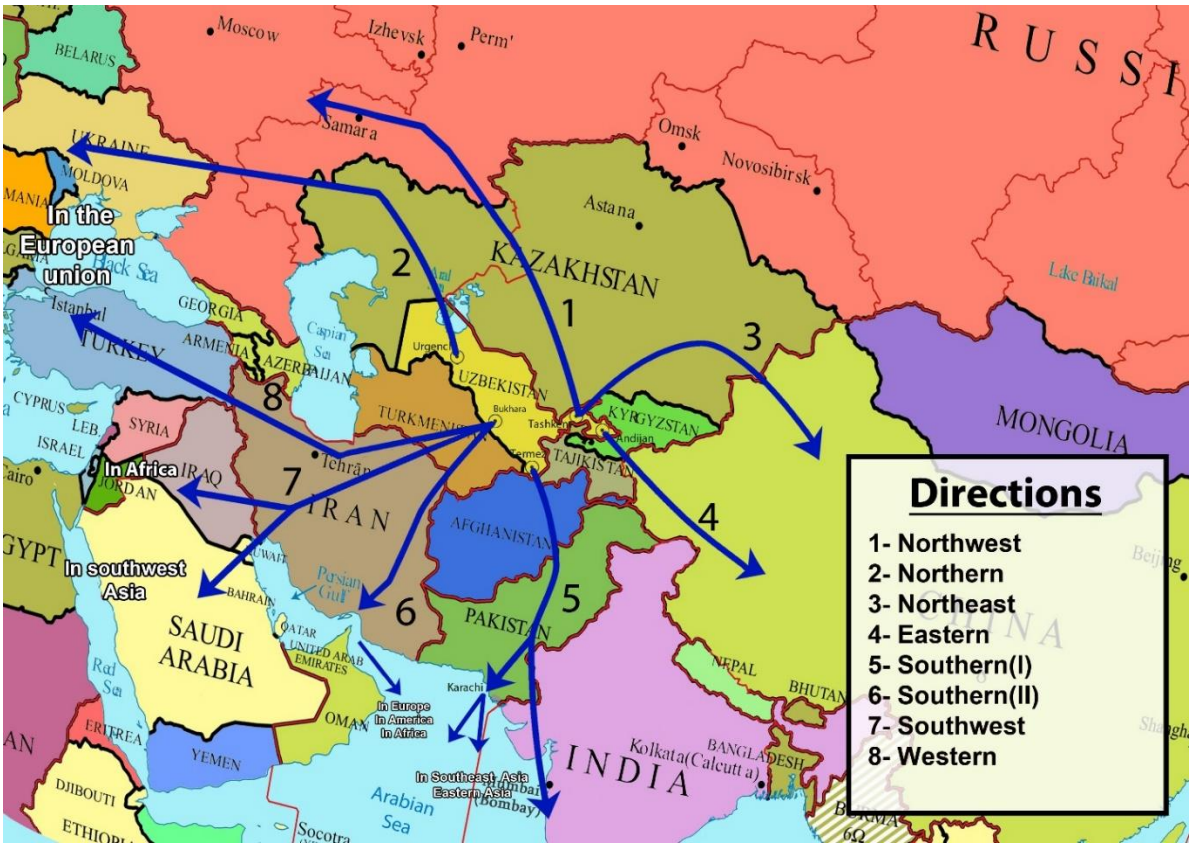
“Шоҳраҳ” (кейинчалик эса “Буюк ипак йўли”) нафақат Аҳмонийлар империясига, балки ундан кейин Александр Македонский империясига, эллинистик давлатларга, Рим империяси даврига, араблар, муғуллар, туркийларга ҳам яхши хизмат қилиб келган. Аммо XV-XVII асрлардаги буюк географик кашфиётлар нафақат асосий савдо йўлларини қуруқликдан денгизга кўчишига, охир - оқибат инсоният цивилизацияси марказини ҳам бу юртлардан шимолий - ғарбга қараб кўчиб ўтишига муҳим омил бўлган.

Бу йўлларнинг иқтисодий аҳамияти пасайиши оқибатида Марказий Осиёдаги давлатлар XVI-XIX асрлар давомида депрессия ботқоғига ботиб қолди ва охир - оқибат рус империяси томонидан босиб олинди. XIX-асрнинг иккинчи ярмида рус стратеглари бу йўлнинг аҳамиятини жуда яхши тушуниб (чунки Марказий Осиёни Ғарбий Осиё билан нафақат ислом дини бирлаштирар эди), биринчилардан бўлиб қилган ишлари - Марказий Осиёда темир йўлларни қуриб, Россиянинг транспорт тизимига боғлаб ташлашди, ва шарқ, жанубий-ғарб, жанубга борувчи йўлларнинг мавқеини йўққа чиқара олишди. Бунинг оқибатида Мркази Осиё нафақат сиёсий жиҳатдан, балки иқтисодий, маданий, маънавий ва бошқа жиҳатлардан ҳам Россияга қарам ҳолига тушиб қолган.

Ғарбни шарқ билан боғловчи бу қадимий савдо йўлларини фаоллаштириш учун ҳаракат 1998 йилда “ТРАСЕКА” деб номланувчи халқаро дастурда бошланган эди. Бу дастурдан мақсад Европани Шарқий Осиё билан боғловчи Россия орқали ўтадиган йўлларга

альтернатива сифатидаги йўлларни яратиш, Европани Кавказнинг жануби ва Марказий Осиё орқали Шарқий Осиё билан боғлашдан иборат эди. Бу дастурни ҳаётга татбиқ этиш орқали айрим ютуқларга эришилди (масалан, Сирахс - Теджен темир йўлининг очилиши). Аммо, ҳали қилиниши керак бўлган ишлар жуда кўп, деб ҳисоблаймиз [2.].

Ўзбекистон ҳукумати олдида турган муҳим стратегик вазифалардан бири - шу "Шоҳраҳ" салоҳиятини ишга солишдан иборат. Бу йўлнинг аҳамиятини тушуниш учун учинчи расмда берилган республиканинг бошқа давлатлар билан ташқи иқтисодий алоқаларининг асосий йўналишларини таҳлил қилиб чиқиш мақсадга мувофиқдир. Гап шундай йўналишлар, яъни осмон (авиация) транспорти билан ҳозирча уддалай олмайдиган, кенг миқёсли ва нисбатан арзон ташқи иқтисодий алоқаларни таъминлаб бера оладиган ер транспорти турлари ҳақида боради. Харитада бу йўналишлар саккизта эканлигини кўрамиз. Албатта, бу йўналишларнинг ҳаммасини ривожлантириш керак, аммо устувор йўналишларни ҳам белгилаб олиб, шу йўналишлар бўйича иқтисодий ва бошқа алоқаларни ривожлантириш устида иш олиб бориш лозим.



3-расм.Ўзбекистоннинг ташқи иқтисодий алоқаларининг асосий йўналишлари

Манба: муаллиф томонидан ишлаб чиқилган.

Бу йўналишларни боши учун тахминий равишда Ўзбекистоннинг бир неча шаҳарлари танлаб олинди. Биринчи йўналиш учун Тошкент шаҳри бошланғич нуқта бўлиб ҳисобланади. Бу шимолий йўналиш кейинги 150 йил давомида Ўзбекистонни ташқи дунё билан боғлаб турувчи асосий йўналиш бўлган, ташқи дунёга Россия орқали чиқиш мумкин бўлган. Ҳозирги пайтгача ташқи иқтисодий алоқалар учун зарур бўлган инфратузилмалар ушбу йўналишда жуда яхши ривожланган ва иқтисодий алоқалар ҳажми жиҳатидан ҳам энг аҳамиятлиси бўлиб қолмоқда.

Иккинчи йўналиш учун бошланғич нуқта сифатида Урганч шаҳрини белгилаш мумкин, чунки республиканинг бу шаҳардан ғарбий қисмида, жумладан, Устюртда арзийдиган, нисбатан катта савдо - иқтисодий марказ йўқ. Бу шимолий - ғарбий йўналиш

ҳам шимолий йўналишга параллель равишда ишлаб келмоқда, аммо унинг мавқеи нисбатан паст, чунки Ўзбекистоннинг асосий иқтисодий маркази унинг шарқий қисмида жойлашган.

Бу икки йўналишнинг аҳамияти яқин келажакда сақланиб қолади, бу йўналишлар бўйича ташқи иқтисодий алоқаларни иложи борича ривожлантириш керак, аммо уларнинг бир муҳим камчилиги бор - бу йўллар ўзбек тадбиркорларига Европа Иттифоқига Россия орқали чиқишга имкон беради, шунинг учун транспорт жиҳатдан Россияга қарамлик сақланиб қолади, ва ўз навбатида транспорт харажатларини нисбатан кўпроқ бўлишга сабабчи бўлади. Бу ўз навбатида Ўзбекистон иқтисодиётига ортиқча юкдир.

Кейинги йўналиш ҳозирги пайтда энг динамик йўналиш ҳисобланади, Ўзбекистон ташқи дунёга, биринчи навбатда, шарқий Осиёга шу йўналиш орқали чиқмоқда. Бу йўналиш учун ҳам Тошкент шаҳри бошланғич нуқта бўлиб ҳисобланади. Тўртинчи йўналиш олдингисига паралель равишда ишлаб келмоқда, аммо унинг бошланғич нуқтаси Фарғона водийсининг шарқида жойлашган, катта савдо – иқтисодий салоҳиятга эга бўлган Андижон шаҳри ҳисобланади. Бу йўналишнинг аҳамияти олдингисидан муҳимроқ, чунки бу йўл Хитой бозорига боришнинг энг арзон, қулай йўли ва келажаги порлоқ йўл бўлиб ҳисобланади. Бу йўналишни ривожлантириш учун Ўзбекистон ҳукумати иш олиб бормоқда. Аммо, учинчи ва тўртинчи йўналишларнинг муҳим камчилиги шундан иборатки, Ўзбекистон жаҳон бозорига бу йўналишлар орқали чиқар экан, у улкан Хитой иқтисодиётининг хом ашё жиҳатдан қарамига айланиш эътимоли жуда каттадир.

Бешинчи йўналиш учун бошланғич шаҳар деб, Ўзбекистоннинг энг жанубида жойлашган, шу минтақанинг энг катта савдо – иқтисодий маркази Термиз шаҳрини ҳисоблаш мумкин. Бу йўналиш жанубда жойлашган улкан ва тез ўсиб бораётган ҳинд бозорига ҳамда жаҳон океанига (Покистоннинг йирик порти Карачи шаҳри орқали) энг қисқа йўл билан чиқиш имконини беради. Бу йўналиш келажакда Ўзбекистон иқтисодиёти учун энг аҳамиятли йўналиш бўлиши мумкин, аммо ҳозирча иккита тўсиқ мавжуд, биринчидан, ушбу минтақада жойлашган Афғонистон давлати сиёсий ва иқтисодий жиҳатидан анча беқарор давлат бўлиб, у ўзаро иқтисодий алоқаларни ривожлантиришга катта тўсиқ бўлиб келмоқда, иккинчидан, Ҳиндистон тараққиёт жиҳатдан Евроосиё континентининг икки гиганти (Европа Иттифоқи ва Хитой)дан анча орқада. Бироқ, экспертлар 20-30 йил ичида Ҳиндистон жаҳон миқёсидаги иқтисодий гигантга айланишини прогноз қилишмоқда. Демак, ҳозирдан бу йўналишни ривожлантириш устида иш олиб бормоқ керак.

Кейинги уч йўналиш учун бошланғич шаҳар сифатида республиканинг жанубий – ғарбий ҳудудида жойлашган, нисбатан катта савдо – иқтисодий салоҳиятга эга бўлган Бухоро шаҳрини олиш мумкин. Харитадан кўриб турганимиздек, олтинчи йўналиш Афғонистонга нисбатан анча барқарор ва иқтисодий жиҳатдан тез суръатлар билан ривожланаётган Эрон давлатининг шарқий ҳудудлари орқали Форс қўлтиғига чиқишдир. Бу уч йўналишлар устида Ўзбекистон ҳукумати қисман, айрим ишларни олиб бормоқда. Масалан, 2010 йилнинг 23-24 ноябрда республиканинг Биринчи Президенти И.А.Каримов Қатар давлатига ташриф буюриб бу давлат ҳукумат раҳбарлари билан айрим келишувларга эришган эди. Бундан ташқари, Эрон билан иқтисодий алоқалар ривожланиб бормоқда, Саудия Арабистонига ва Ироққа ер транспортлари орқали зиёратга боришлар ривожланмоқда, Туркия билан ер транспортлари орқали иқтисодий алоқалар кучайиб бормоқда.

Еттинчи йўналиш Жанубий – ғарбий Осиё ва ундан нари Африка давлатлари бозорларига чиқиш имконини беради. Ҳозирча сиёсий жиҳатдан беқарор Ироқ ва Сурия бу йўналиш ривожига катта тўсиқ бўлиб турибди, лекин кейинги пайтлардаги ўзгаришлар бу йўналишни ҳам ривожлантириш имкониятини оширмоқда.

Саккизинчи йўналиш Россия давлатининг транспорт артерияларини четлаб (бу жиҳатдан биринчи икки йўналишга алтернатив йўл ҳисобланади ва унинг монополлигига зарба бериб, транспорт харажатларини пасайишига имкон беради) ўтиб Европа Иттифоқи бозорига (шу жумладан, жуда тез ўсаётган турк ва Эрон бозорларига ҳам) энг арзон ва тез чиқиш имконини берадиган йўналишдир.

Кейинги икки йўналиш асрлар давомида Марказий Осиё давлатларининг ташқи иқтисодий алоқаларини олиб боришга катта хизмат қилиб келган “Шоҳраҳ” (“Буюк ипак йўли”нинг ядровий қисми)нинг асосий йўлларига мос тушади. Хулоса қилиб айтганда, “Шоҳраҳ” йўлларини тиклаш, яъни харитадаги еттинчи, айниқса саккизинчи йўналиш бўйича ташқи иқтисодий алоқаларни ривожлантириш Ўзбекистон ҳукуматининг ташқи дунёга чиқиш борасидаги ишларнинг устувор вазифаларидан бири, деб ҳисоблаймиз.

Ташқи иқтисодий алоқалар ҳажмини оширишнинг энг самарали йўлларидан бири – эркин иқтисодий ҳудудларни яратишдан иборатдир. Шунинг учун “Шоҳраҳ”га қаратиб божхона ва савдо ҳудудларини Бухоро ёки Қашқадарё ёхуд Сурхондарё вилоятида ташкил этиш мақсадга мувофиқдир. Албатта, эркин иқтисодий ҳудудларни ташкил этишда кўплаб омилларни ҳисобга олишга тўғри келади, аммо биринчи навбатда, геосиёсий омилларни инобатга олиш зарур, яъни кам чиқим билан ва иложи борича тез ҳамда катта ҳажмда жаҳон бозорларига чиқиш омиллари жой танлашда ҳал қилувчи роль ўйнаши керак. Бу минтақада ташкил этилган эркин иқтисодий ҳудудлар эса жаҳон бозорларига жаҳон океани орқали тез ва арзон чиқиш имконини беради. Юқорида таъкидлаганимиздек, Бухоро шаҳри Ўзбекистоннинг “Шоҳраҳ” томон қаратилган энг қулай дарвозаси бўлишга барча имкониятларга эга.

Мунозара

Ўзбекистон шахдам қадамлар билан олдинга интилаётган давлатлардан бири саналади. Бу ривожланишнинг сифати ва натижаси албатта кўп нарсаларга боғлиқ, шу жумладан ҳозирги кунда қайси мамлакатлар билан тиғизроқ иқтисодий алоқа қилишига ҳам боғлиқдир. Бу иқтисодий алоқалар эса ўз навбатида транспорт артериялари ҳамда бошқа мамлакатлар билан иқтисодий алоқаларни ривожлантириш учун танланган йўналишлар катта таъсир кўрсатади. Масалан, Ўзбекистон эски транспорт артерияларга, яъни мустамлакачилик даврида шаклланган транспорт артерияларига суяниб иқтисодий ҳамкорликни ривожлантирса нимага келиб қолади, ёки жадал суръат билан ривожланиб Марказий Осиёга шиддат билан кириб келаётган ва келажакда ўзининг таъсир доирасидаги вассал давлатларга айлантириш ниятида ҳаракат қилаётган Хитой билан иқтисодий алоқаларни тез ривожлантирсак қандай натижаларга эришамиз. Ёхуд Афғонистонни ва Марказий Осиё давлатларини ўз таъсир доирасига тортиб, ҳар жиҳатдан рақиби Ҳиндистонга бас келишга интилаётган Покистон билан иқтисодий ҳамкорликни кучайтирсак нималарга келиб қолишимиз мумкин. Ёки қадимий, асрлар давомида иқтисодий алоқалар олиб борилган “Шоҳраҳ” транспорт артериясига катта эътибор берсак қандай натижаларга эришамиз. Менимча булар тўғрисида бош қотириш вақти келди.

Хулоса

Юқорида билдирган фикр-ғоялар юзасидан қуйидаги хулосаларни чиқариш мумкин:

- Жанубий-Ғарбий Осиё минтақасида вужудга келган цивилизация яратган “Шоҳраҳ” номи билан машҳур транспорт артерияси уч минг йил давомида ундаги давлатлар ўртасида ижтимоий-иқтисодий ва бошқа алоқаларни ривожланишига улкан ҳисса қўшиб келган. Шу жумладан, Марказий Осиё тараққиётига ҳам жуда кучли таъсир қилган.

- Марказий Осиёда қадимги дунё даврида шаклланган давлатлар биринчи навбатда “Шоҳраҳ”транспорт артериясини ташкил этувчи йўллар орқали бошқа давлатлар билан сиёсий, иқтисодий, маданий ва бошқа алоқаларни олиб бориш имконига эга бўлганлар.

- Марказий Осиёда шаклланган қадимий давлатлар Миср - Месопатамия цивилизациядан озуқа олиб таркиб топган, оёққа турган ва шу цивилизациянинг узвий бир қисми сифатида ривожланган. Хитой ва Ҳиндистон цивилизациянинг Марказий Осиёга таъсири анча кейинроқ бошланган ва у унинг таъсири у даврда нисбатан сустроқ бўлган.

- “Буюк ипак йўли”транспорт артерияси кашф қилиниб, йўлга қўйилгач, яъни Хитой Марказий Осиёга чиққач, “Шоҳраҳ” нинг аҳамияти янада ошган. Чунки бу йўллар Шарқий Осиёни Ўрта ер денгизи мамлакатлари билан боғланиш учун хизмат қила бошлаган ва бу йўллардан ташиладиган товарлар ва кишилар оқими янада ошган.

- Рус империясининг стратеглари бу “Шоҳраҳ” траспорт артерияси йўлларининг аҳамиятини жуда яхши тушуниб, Марказий Осиёни босиб олгач биринчилардан бўлиб қилган ишлари - Марказий Осиёда темир йўлларни қуриб, Россиянинг транспорт тизимига

боғлаб ташлашган, ва бу минтақадан шарқ, жанубий-ғарб ва жанубга борувчи йўлларнинг мавқеини йўққа чиқаришган. Шу орқали улар ўз империясини анча вақт сақлаб қолишга эришишган.

- Яқин келажакда Ўзбекистон тараққиёти учун катта аҳамиятга эга бўлган, Осиёнинг жанубий - ғарбида жойлашган цивилизация маркази билан алоқа қилишга хизмат қилган, тарихда "Шоҳраҳ" номини олган транспорт артериясидан иложи борича самарали фойдаланиш зарурдир.

- Мамлакатимизнинг ташқи иқтисодий алоқаларини янада ривожлантиришнинг муҳим йўналишларидан бири сифатида "Шоҳраҳ" тизимини тиклаш ва ривожлантириш муҳим аҳамиятга эга. "Шоҳраҳ"га таяниб Жанубий ва Жанубий - Ғарбий томонга қаратиб иқтисодий алоқаларни ривожлантириш имконияти бор, бу имкониятдан фойдаланиш зарур.

- "Шоҳраҳ" транспорт артерияси йўлларини тиклаш, яъни учинчи харитадаги еттинчи, айниқса саккизинчи йўналишлар бўйича ташқи иқтисодий алоқаларни ривожлантириш Ўзбекистоннинг жаҳон бозорларига чиқиш борасидаги ишларининг устувор вазифаларидан бири, деб ҳисоблаймиз.

- "Шоҳраҳ" транспорт артерияси йўлларида эркин иқтисодий ҳудудларни ташкил этишда кўплаб омилларни ҳисобга олишга тўғри келади, аммо биринчи навбатда, геосиёсий омилларни инобатга олиш зарур, яъни кам чиқим билан, иложи борича тез ҳамда катта ҳажмда жаҳон бозорларига чиқиш омиллари жой танлашда ҳал қилувчи роль ўйнаши керак.

Шундай қилиб, Ўзбекистондаги жадал бораётган иқтисодий ривожланишларни мамлакатнинг узоқ стратегиясига мослаштириш мақсадида "Шоҳраҳ"нинг мавжуд имкониятларидан фойдаланиш устида иш олиб бориш борасида кенг кўламли ва самарали чора-тадбирларни амалга ошириш лозим.

Фойдаланилган адабиётлар рўйхати:

1. История древного мира. Рассвет древных обществ. / под ред.И.М.Дьякова, В.Д.Нероновой, И.С. Свиницкой. М. 1983.
2. Мамлева Л. А. Становление Великого шёлкового пути в системе трансцивилизационного взаимодействия народов Евразии // Vita Antiqua. 1999. № 2. С. 53—61.
3. Тавровский Ю. В. Новый Шёлковый путь. Главный проект XXI века. М: ЭКСМО, 2017. 368 с. ISBN 978-5-699-97249-4.
4. Хамроев Х.Р. Зонал сиёсат: методология, хорижий тажриба ва қўллаш йўналишлари. Монография. Тошкент. "Фан" нашриёти. 2008. 496 б.
5. Экономическая история: хрестоматия под редакцией А. Д. Кузьмичева и С. К. Никитиной. 1983, 576 с. https://www.livelib.ru/book/1001222039-istoriya-drevnego-mira-kniga-2-rastsvet-drevnih-obschestv
6. Экономическая история. Хрестоматия. Отв. ред.: А. Д. Кузьмичев, С. К. Никитина. Изд. дом ГУ-ВШЭ, 2008.552с.- ISBN: 978-5-7598-0586-1
7. Hansen V. The Silk Road: A New History: [англ.]. — Oxford University Press, 2012. — 320 p. — ISBN 978-0-19-515931-8.
8. http://iransegodnya.ru/post/view/3289.
9. https://www.google.com/search.-kR5D