XITOYNING DENGIZ SAVDO YO‘LLARI ORQALI GEOSIYOSIY TA’SIRINING KENGAYISHI

Sadullayeva Laziza Umar qizi

O‘zbekiston davlat jahon tillari universiteti Xalqaro jurnalistika fakulteti

Xalqaro munosabatlar yo‘nalishi 3-kurs talabasi

Annotatsiya: Ushbu maqolada “Bir kamar, bir yo‘l” doirasidagi “21-asr Dengiz Ipak Yo‘li” ning iqtisodiy, logistika va geosiyosiy ahamiyati tahlil qilinadi. Tadqiqotda Dengiz Ipak Yo‘lining global savdo tizimidagi o‘rni, strategik portlar tarmog‘i va Xitoyning xalqaro ta’sirini kengaytirishdagi roli yoritilgan. Shuningdek, Gwadar, Hambantota va Piraeus kabi portlarning geostrategik ahamiyati hamda China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) loyihasining energiya xavfsizligidagi o‘rni tahlil qilingan. Maqolada Dengiz Ipak Yo‘lining rivojlanayotgan davlatlar uchun yaratadigan iqtisodiy imkoniyatlari bilan birga qarzga bog‘liqlik, geosiyosiy raqobat va strategik nazorat kabi muammolar ham ko‘rib chiqiladi.

Kalit so‘zlar: Dengiz Ipak Yo‘li, BRI, geosiyosat, port diplomatiyasi, Gwadar porti, logistika, global savdo, Xitoy tashqi siyosati, CPEC, strategik portlar.

Аннотация: В данной статье анализируется экономическое, логистическое и геополитическое значение Морского шелкового пути XXI века в рамках Belt and Road Initiative. Исследуется роль Морского шелкового пути в глобальной торговой системе, сети стратегических портов и расширении международного влияния Китая. Особое внимание уделяется геостратегическому значению портов Гвадар, Хамбантота и Пирей, а также роли Китайско-пакистанского экономического коридора (CPEC) в обеспечении энергетической безопасности. В статье также рассматриваются экономические возможности для развивающихся стран наряду с проблемами долговой зависимости, геополитической конкуренции и стратегического контроля.

Ключевые слова: Морской шелковый путь, BRI, геополитика, портовая дипломатия, порт Гвадар, логистика, мировая торговля, внешняя политика Китая, CPEC, стратегические порты.

Abstract: This article analyzes the economic, logistical, and geopolitical significance of the 21st Century Maritime Silk Road within the framework of the Belt and Road Initiative. The study examines the role of the Maritime Silk Road in the global trade system, the network of strategic ports, and China’s expanding international influence. Particular attention is paid to the geostrategic importance of ports such as Gwadar, Hambantota, and Piraeus, as well as the role of the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) in ensuring energy security. The article also discusses both the economic opportunities created for developing countries and the challenges associated with debt dependency, geopolitical competition, and strategic control.

Keywords: Maritime Silk Road, BRI, geopolitics, port diplomacy, Gwadar Port, logistics, global trade, China’s foreign policy, CPEC, strategic ports.

Kirish

So‘nggi yillarda globalizatsiya davrida iqtisodiy tizim dengiz savdo yo‘llarining ahamiyatini yanada oshirdi. Bu jarayonda Xitoy Xalq Respublikasi tomonidan ilgari surilgan “Bir kamar, bir yo‘l” loyihasi xalqaro siyosiy-iqtisodiy tizimni qayta shakllantiruvchi yirik tashabbuslardan biri sifatida ko‘zga ko‘rinmoqda. Ushbu tashabbusning bir qismi hisoblangan “21- asr Dengiz Ipak Yo‘li” (Maritime Silk Road) Xitoyning global savdo oqimini kengaytirish bilan birga, geosiyosiy ta’sirini kengaytirishda ham bir vosita hisoblanadi. “21-asr Dengiz Ipak

Yo‘li” Xitoyning “Bir kamar, bir yo‘l” loyihasi doirasida amalga oshirilayotgan eng yirik dengiz logistika tarmog‘i, qadimiy Ipak yo‘lining zamonaviy, dengizga asoslangan davomchisi hisoblanadi.

Muhokama va natijalar

“21-asr Dengiz Ipak Yo‘li” ning asosiy maqsadi Xitoyning qirg‘oqbo‘yi portlarini Yevropa bilan Janubiy Tinch okeani mintaqalari orqali bog‘lashdir. Ushbu yo‘nalish Janubiy Xitoy dengizi bilan Hind okeani orqali o‘tib, global savdo oqimlarini qayta tashkil etuvchi strategik tarmoq sifatida faoliyat yuritadi [1]. “Dengiz Ipak Yo‘li” ning iqtisodiy ahamiyatini global savdo va resurs taqsimotidagi o‘rnidan bilib olsak bo‘ladi. MSR Xitoyni Janubi-Sharqiy Osiyo, Janubiy Osiyo va Yaqin Sharq kabi muhim iqtisodiy hududlar bilan bog‘lab, keng kirish imkonini yaratadi. Xususan, ushbu yo‘nalish Xitoy uchun quyidagi resurslarni ta’minlaydi:

1. Neft va gaz (Yaqin Sharq va Afrika orqali)
2. Temir rudasi
3. Mis va boshqa sanoat xonashyolari [2].

Bu holat Xitoyning sanoat ishlab chiqarish zanjirini yanada mustahkamlashda xizmat qiladi.

“21- asr Dengiz Ipak Yo‘li” geografik jihatdan Xitoyning qirg‘oqbo‘yi mintaqalarini Janubi-Sharqiy va Janubiy Osiyo, Janubiy Tinch okeani, Yaqin Sharq va Sharqiy Afrika bilan Yevropani bog‘laydigan dengiz yo‘li hisoblanadi. Bu hududlar nafaqat global savdo markazlari sifatida, balki energiya resurslariga boy va xomashyo oqimlari uchun ham strategik zonalar hisoblanadi. Shu sababli bu loyiha oddiy transport yo‘lagi emas, balki integratsion tizim sifatida global dunyoni bir-biriga bog‘laydi. Shuningdek, BRI tashabbusi juda keng iqtisodiy qamrovga ega bo‘lib, statistik ma’lumotlarga ko‘ra, u dunyo aholisining 65 foizi atrofida va global yalpi ichki mahsulotning (YaIMning) uchdan bir qismini o‘z ichiga oladi [3]. Bu esa MSR ning nafaqat mintaqaviy, balki global integratsiya vositasi ekanligini ko‘rsatadi. “Dengiz Ipak Yo‘li” ning yana bir muhim jihati shundaki, u transport xarajatlarini kamaytirish va savdo tezligini oshirish bilan birga global ta’minot zanjirlarini samaraliroq qilishga xizmat qiladi. Bu Xitoyning xalqaro bozorlardagi raqobatbardoshligini oshirib, eksportga asoslangan iqtisodiyotni qo‘llab-quvvatlaydi.

MSR ning samarali faoliyati strategik portlar va logistika tarmoqlarining ahamiyati katta. Ushbu portlar global savdo oqimini boshqarib, Xitoyning iqtisodiy va geosiyosiy ta’sirini yoyishda asosiy vosita sifatida xizmat qiladi. MSR doirasida asosiy port shaharlari:

1. Piraeus (Gretsiya)
2. Mombasa (Keniya)
3. Gwadar (Pokiston)
4. Colombo va Hambantota (Shri-Lanka)
5. Jakarta va Batam Island (Indoneziya)
6. Kyaukpyu (Myanma)
7. Kuantan (Malayziya) hisoblanadi [4].

Mazkur portlarning geografik jihatdan strategik savdo yo‘llarida joylashganligi sababli, ular orqali Xitoy Yevropa, Afrika va Osiyo bozorlarida erkin chiqish imkoniyatiga ega bo‘ladi. Pokistondagi Gvadar portini Xitoyning Shinjon viloyati bilan, Myanma neft quvurini Xitoyning Kunmin shahri bilan va Tailanddagi Kur bo‘g‘ozini bog‘laydigan Xitoy-Pokiston iqtisodiy yo‘lagi koridorlari ishga tushdi [5].

Gvadar porti Hind okeanida joylashgan va g‘arbiy va janubiy Xitoy bilan quruqlik aloqasiga ega, bu esa Malakka muammosiga muqobil yo‘l beradi. Xitoy-Pokiston iqtisodiy

yo‘lagi Gvadar-Shinjon aloqasi orqali logistika va energiya xavfsizligini o‘z ichiga oladi. Geosiyosiy nuqtai nazardan, Xitoyning Gvadardagi mavjudligi Arabiston yarim oroli, Hind okeani va Tinch okeanidagi ta’sirini temiryo‘l tarmoqlarini kengaytirish, temir yo‘l liniyalarini qurish va Pokistonda tabiiy gaz va neft quvurlariga investitsiyalar orqali kengaytiradi. Gvadar Turkmanistondagi Kushadan Gvadargacha atigi 1200 kilometr uzoqlikda joylashganligi sababli (Qora dengizdagi eng yaqin Odessa portidan 3400 km uzoqlikda), Gvadar Markaziy Osiyo mamlakatlaridan energiya zaxiralari oqimi uchun takrorlanmas joy bo‘ladi. Yaqin Sharqdan xom neft quvur va temir yo‘l orqali Xitoyga jo‘natilishidan oldin qayta ishlanadigan Pokistonning Gvadar porti, Xitoyga olib boradigan tijorat va energetika yo‘li sifatida qaraladi [6].

Shri-Lanka, shuningdek, Xitoyning yaqinda boshlangan Dengiz Ipak Yo‘li (MSR) ning asosiy nuqtalaridan birida strategik jihatdan yaxshi joylashgan bo‘lib, Kolombo porti, Tricomalee porti va Hambanthota xalqaro porti kabi uchta xalqaro yuk tashish portiga ega. Ushbu portlar savdosining qariyb 30 foizini Kolombo portida amalga oshiradi. Shuningdek, Kolombo porti port texnologiyalari, omborxona va qo‘llab-quvvatlash xizmati kabi imkoniyatlari tufayli yangi va kattaroq yuk tashish kemalarini jalb qilish uchun katta salohiyatga ega. Bunga ko‘maklashish uchun Shri-Lanka hukumati Xitoyning moliyaviy ko‘magi bilan Shri-Lankada Kolombo porti, Hambanthota porti va Trincomalee kabi uchta yirik portni rivojlantirishni boshladi [7].

Shu bilan bir qatorda Djibouti porti ham “Bir kamar, bir yo‘l” tashabbusi doirasidagi muhim strategic portlar qatoriga kiradi. Qizil dengiz va Suvaysh kanali yaqinida joylashgan bu port Osiyo, Afrika va Yevropani bog‘laydigan muhim xaqaro logistika markazi vazifasini bajaradi. Xitoy uchun Djibouti porti Afrika bozorlariga chiqish, global logistika tarmoqlarini kengaytirish imkonini beradi [8]. Bundan tashqari, Djibouti Xitoyning xorijdagi birinchi harbiy bazasi joylashgan hudud sifatida ham geosiyosiy jihatdan muhim hisoblanadi. Shu sababli port nafaqat iqtisodiy, balki strategik va xavfsizlik nuqtai nazaridan ham Dengiz Ipak Yo‘lining muhim bo‘g‘inlaridan biri sifatida baholanadi.

Xulosa

Xulosa qilib aytganda, “21-asr Dengiz Ipak Yo‘li” orqali Xitoy global savdo yo‘llarini kengaytirish, xalqaro bozorlarga chiqish, logistika tizimlarini rivojlantirish imkoniyatlarinu kengaytirmoqda. Bu loyiha nafaqat iqtisodiy integratsiyani, balki Xitoyning global ta'sirini kengaytirishda ham muhim rol o‘ynaydi.

Biroq, bu tashabbus faqat ijobiy jihatlar bilan cheklanmay, uning salbiy tomonlari ham ko‘zga ko‘rinadi. Ayrim rivojlanayotgan davlatlarda qarzga bog‘liqlik, strategik infratuzilma ustidan nazorat masalalari va geosiyosiy raqobatning kuchayishi kabi muammolar vujudga kelmoqda. Ayniqsa, port infratuzilmasining siyosiy ta’sir vositasiga aylanishi xalqaro munosabatlarda yangi muvozanat va raqobatni shakllantirmoqda. Shu sababli MSR ga faqat iqtisodiy tashabbus emas, balki global kuch muvozanatini o‘zgartiruvchi geostrategik vosita sifatida ham qarasak bo‘ladi.

Foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxati:

1. Part 1: China’s new Maritime Silk Road: An opportunity for the revival of Africa?. URL: https://www.uongozi.go.tz/news/part-i-chinas-new-maritime-silk-road-an-opportunity-for-the-revival-of-africa/
2. Clemens, M. (2015). The Maritime Silk Road and the PLA. China Brief, 15(6), 7-10.
3. Rahmon, Happy. 2019. “Bir kamar, bir yo‘l” tashabbusi: Bangladesh uchun imkoniyat. The Daily Star , 19-noyabr. (Kirish sanasi: 19/yanvar/2020)
4. LehmanBrown International Accountants (LBIA). (2017). The Belt and Road Initiative.
5. Choudhary, S. L. M., & Force, I. A. (2022). China’s Malacca Bluff.

6. Khan, A., Shi, C., & Ali, F. (2025). Gwadar as a strategic alternative to the Strait of Hormuz: An assessment of China's long-term energy security and trade routes. East Asia , 1-23.
7. Uluwaduge, P. (2022). China-Sri Lanka economic relations: opportunities and challenges for Sri Lanka. Sri Lanka Journal of Social Sciences and Humanities, 2(2).
8. Alam, F., & Asef, S. F. (2020). The implications of BRI in Djibouti: A critical geopolitical analysis. RAIS (Research for Interdisciplinary Studies), 277-283.