



Исходя из этого стоит отметить, что

Во-первых, предотвращение реорганизации Курдской рабочей партии и обеспечение гарантов того, что те, кто придут к власти после завершения войны в Сирии, не будут угрожать Турции, является приоритетной задачей. В связи с этим Анкара ведет активную военную кампанию против курдских военных формирований.

Кроме того борьба курдов за независимость может серьезно ударить по имиджу президента Р.Эрдогана.

Во-вторых, Турция, претендующая на роль регионального лидера, пытается воспользоваться кризисной ситуацией в регионе, распространяя собственный опыт демократизации и либерализации. Турция стремится взять на себя роль координатора реформ в Сирии, изначально ставя перед собой задачу активного участия в политической трансформации САР и оказывая на нее давление.

Также, стоит отметить, что активная позиция правительства Т. Эрдогана в сирийском конфликте, как представляется, не может служить гарантией стабильности и решения внутренних проблем Турции, поскольку представляет угрозу ее национальной безопасности, территориальной целостности и чревата внешними рисками: нарушением баланса сил в регионе, его хаотизацией и переустройством, а также другими непредсказуемыми последствиями.

ХАЙДАРОВ АБДУСАМАТ

Доктор политических наук, профессор, ТГУВ

ИСАМУХАМЕДОВА ГУЛЧЕХРА

преподаватель, ТГУВ

Перспективы и возможности сотрудничества Республики Узбекистан в рамках проекта Один пояс, один путь (ОПОП)

Аннотация. Авторы раскрывают перспективы участия Узбекистана в китайском проекте «Один пояс, один путь» – китайской инициативы по созданию глобальной транспортной и инвестиционной инфраструктуры, объединяющей два проекта – «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской шелковый путь XXI века». Предметом исследования является сбалансированная позиция Республики Узбекистан в отношении реализации инициативы «Пояс и путь». Раскрывается значение инициативы «Пояс и путь» для развития транспортной инфраструктуры Узбекистана, которая отвечает намеченным задачам Стратегии развития Узбекистана на 2017–2021 годы. Анализ показывает, что инициатива «Один пояс, один путь», несмотря на различные оценки, прочно вошла в обиход политиков, дипломатов и экспертов в сфере международных экономических отношений. Привлекательной и сильной стороной этой гигантской по масштабам инициативы, является готовность Китая нести основное бремя по финансированию



многомиллиардных проектов на евразийском пространстве. Проведенный анализ показал заинтересованность Узбекистана в участии и реализации проекта «ОПОП» при условии наполнения инициативы конкретными проектами, которые будут отвечать интересам обеих сторон и способствовать углублению экономической интеграции, либерализации международных экономических связей, более полного использования факторов глобализации и открытости мировой экономики. Такое сотрудничество будет способствовать формированию качественно новой модели международных экономических отношений.

Опорные слова и выражения: Узбекистан, Китай, Шанхайская организация сотрудничества, международное сотрудничество, транспорт, Шелковый путь, Китай, «Один пояс – один путь»

Аннотация. Муаллифлар глобал транспорт ва инвестицион инфратузилмани яратиши бўйича “Ипак йўли иқтисодий камари” ва “XXI аср – Денгиз ипак йўли” лойиҳаларини бирлаштирувчи Хитой ташаббуси бўлиши “Бир камар, бир йўл” лойиҳасида Ўзбекистоннинг иштирок этиши истиқболларини очиб беради. Тадқиқотнинг предмети “Камар ва йўл” ташаббусини амалга ошириши борасида Ўзбекистон Республикасининг мувозанатлашган мавқеъи ҳисобланади. Шунингдек, “Камар ва йўл” ташаббусининг Ўзбекистоннинг 2017-2021-йилларга мўлжалланган Ҳаракатлар стратегиясида белгиланган вазифалари қаторидан ўрин олган Ўзбекистоннинг транспорт инфратузилмасини ривожлантириши борасидаги аҳамияти очиб берилади. Таҳлилларнинг кўрсатишича, “Бир камар, бир йўл” лойиҳаси халқаро иқтисодий муносабатлар соҳасидаги сиёсатчилар, дипломатлар ва экспертларнинг кундалик ҳаётидан муҳим ўрин олган. Мазкур йирик ташаббуснинг жозибадор ва кучли томони Евроосиё минтақасидаги кўп миллиардли лойиҳаларни молиялаштиришининг асосий юкини Хитой ўз бўйнига олишига тайёр эканлиги билан изоҳланади. Таҳлилларнинг кўрсатишича, ташаббуснинг иккала томоннинг манфаатларига жавоб бериши ҳамда иқтисодий интеграциянинг чуқурлашувига, халқаро иқтисодий муносабатларнинг либераллашувига, глобаллашув ва жаҳон иқтисодиётининг очиқлиги омилларидан самарали фойдаланилишига хизмат қилувчи аниқ лойиҳаларга бой бўлиши шарти билан Ўзбекистон “Бир камар, бир йўл” лойиҳасида иштирок этиши ва амалга оширишдан манфаатдор эканлигини кўрсатди. Бундай ҳамкорлик халқаро иқтисодий муносабатларнинг сифат жиҳатидан янги моделининг шаклланишига хизмат қилади.

Таянч сўз ва иборалар: Ўзбекистон, Хитой, Шанхай Ҳамкорлик Ташиқоти, халқаро ҳамкорлик, транспорт, Ипак Йўли, Бир камар бир йўл.

Abstract. The authors reveal the prospects of participation of Uzbekistan in Chinese projects the "One Belt One Road" - Chinese initiative to create a global transport and infrastructure investment, which unites two projects - the "Silk Road Economic Belt" and "21st Century Maritime Silk Road. The subject of the study is the balanced position of the Republic of Uzbekistan regarding the implementation of the "Belt and Road" initiative. The great importance of the "Belt and Road" initiative for the development of the transport infrastructure of Uzbekistan is revealed, which meets the objectives of Uzbekistan's Development Strategy for 2017-2021. The analysis shows that the "One Belt One Road" Initiative, despite various estimates, has firmly entered into the everyday life of politicians, diplomats and experts in the field of international economic relations.



Attractive and strong point of this giant scale initiative is China's willingness to bear the burden of financing the multibillion-dollar projects in the Eurasian space. The analysis showed Uzbekistan's interest in participation and implementation of the OBOR project, provided the initiative is filled with specific projects, which will meet the interests of both sides and contribute to the deepening of economic integration, liberalization of international economic relations, more full use of factors of globalization and openness of the world economy. Such cooperation will promote the formation of a qualitatively new model of international economic relations.

Keywords and expressions: *Uzbekistan, China, Shanghai Cooperation Organization - international cooperation - transport - Silk Road-China - OBOR-SREB.*

Введение. Сегодня в современном мире разворачиваются новые мощные экономические инициативы, а государства и целые регионы активно включаются в их реализацию. В этих процессах одно из важных мест принадлежит Центральной Азии, которая в силу своего географического положения представляет собой идеальный мост для создания интегрированного континентального транспортного, экономического и энергетического пространства и континентальной системы безопасности. Узбекистан, расположенный в самом центре Центральной Азии, всегда рассматривал Китайскую Народную Республику как дружественное соседнее государство, добившееся за последние четыре десятилетия огромных экономических успехов и ныне продвигающее ряд инициатив на евразийском пространстве. Осенью 2013 года Председатель КНР Си Цзиньпин в ходе визита в Казахстан выступил с инициативой строительства Экономического пояса Шелкового пути, а находясь с визитом в Индонезии – реализацию проекта Морского шелкового пути 21-го века, который ныне известен как Инициатива «Пояс и путь».¹

В мае 2017 года Председатель КНР Си Цзиньпин на Церемонии открытия Форума «Пояс и путь» по международному сотрудничеству в Пекине отмечал, что «более 2000 лет назад наши предки, путешествуя по обширным степям и пустыням, открыли трансконтинентальный проход, соединяющий Азию, Европу и Африку, известный сегодня как Шелковый путь. Древний Шелковый путь, охватывающий как сухопутный, так и морской шелковый путь, открыл окна для развития отношений между народами, добавив великолепную главу в историю человеческого прогресса. По этим основным артериям взаимодействия свободно перемещались капитал, технологии и люди, происходил обмен товарами, ресурсами и шло широкое взаимообогащение культур. Процветали важные древние города Алма-Ата, Самарканд и Чанъань, быстро развивались порт Сур и порт Гуанчжоу, а также Римская империя, Парфянское и Кушанское царства».²

¹ New Beginning of Cooperation, New Dynamism for Development// The Belt and Road initiative, Xi Jinping, ISBN 978-7-119-11996-0, Foreign Language Press Co. Ltd, Beijing, China, 2019.

² Work together to Build the Belt and Road, The Belt and Road initiative, Xi Jinping, ISBN 978-7-119-11996-0, Foreign Language Press Co. Ltd, Beijing, China, 2019



Как подчеркивают китайские источники: «Со времени начала реализации инициативы «Пояс и путь», Китай укрепил дружеские отношения и сотрудничество со всеми странами, принимающими участие в этой инициативе, взяв за основу «Пять принципов мирного сосуществования». Китай продолжает делиться методами развития с другими странами, но при этом у него нет намерения вмешиваться во внутренние дела стран, экспортировать свою социальную систему и модель развития или навязывать китайскую волю другим. В процессе реализации инициативы «Пояс и путь» Китай не намерен прибегать к устаревшим геополитическим маневрам, ущемлять чьи-либо права и подрывать стабильность».¹ Эта позиция Китая снимает многие опасения о попадании в зависимость от Китая стран, участвующих в реализации инициативы «Пояс и путь», которая время от времени муссируется в отдельных источниках. Одновременно эта позиция придает инициативе привлекательный вид, так как Китай не выдвигает каких-либо политических или иных условий участникам проекта.

Цели и задачи:

В настоящее время все страны Центральной Азии заинтересованы в совместном развитии транспортно-коммуникационных связей и Узбекистан активно включен в реализацию концепцию «Пояс и Путь». Наблюдается процесс сопряжения национальных стратегий развития. В этом отношении необходима разработка предложений и рекомендаций по дальнейшему развитию отношений Узбекистана в рамках инициативы «Пояс и Путь». Задачей является анализ различных аналитических материалов и мнений зарубежных и местных экспертов, что дает оценку отдельных ключевых региональных инфраструктурных проектов с точки зрения их потенциальных возможностей и рисков для социального и экономического развития.

Методы:

Метод исследования основывается на использовании диалектической логики, анализа и системно-структурного подхода.

Результаты и достижения:

Многие зарубежные эксперты, затрагивающие этот проект, в целом едины в том, что «Один пояс, один путь» – китайская инициатива по созданию глобальной транспортной и инвестиционной инфраструктуры, объединяющей два проекта – «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской шелковый путь XXI века» (Рисунок 1). «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭППШП) – проект по формированию единого евроазиатского торгово-экономического пространства и трансконтинентального транспортного коридора. Пять основных задач, которые призван решить ЭППШП это:

- усиление региональной экономической интеграции,
- строительство единой трансазиатской транспортной инфраструктуры,

¹ Work together to Build the Belt and Road, The Belt and Road initiative, Xi Jinping, ISBN 978-7-119-11996-0, Foreign Language Press Co. Ltd, Beijing, China, 2019



- ликвидация инвестиционных и торговых барьеров,
- повышение роли национальных валют,
- углубление сотрудничества в гуманитарной сфере.¹



Рисунок 1. Инициатива "Один пояс — один путь" — концепция, предложенная для объединения проектов "Экономического пояса Шелкового пути" и "Морского Шелкового пути XXI века".

Источник: https://twitter.com/tass_agency/status/1119214877845934081

Примечательно, что программа реализации ЭПШП фактически определяет три уровня работы в сфере региональной безопасности, развития торгово-экономических отношений, углубления культурно-гуманитарных связей участников этого проекта. Очевидным является то, что уровни реализации ЭПШП полностью совпадают с тремя уровнями многопланового сотрудничества в рамках ШОС. Результатом должно стать возникновение огромной зоны свободной торговли, включающей Китай, Центральную Азию, Кавказ, Иран, Турцию, страны Центральной и Восточной Европы. По приблизительным

¹ Алимов Р.К., Шанхайская организация сотрудничества: глобальный профиль в международных отношениях. М.: Издательство «Весь Мир», 2018. – 400 с. ISBN 978-5-7777-0748-2



оценкам, реализация планируемых проектов в рамках стратегии ЭПШП займет около 30 лет. И потребует по самым приблизительным оценкам, около \$200 млрд. Важнейшим показателем серьезности намерений КНР в этом направлении является создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Фонда Шелкового пути. Узбекистан стал одним из соучредителей Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) с прогнозируемым уставным капиталом в \$100 млрд. 24 октября 2014 года в Пекине подписан меморандум о взаимопонимании по созданию Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ).¹

По расчетам экспертов Центра экономических исследований, при сценарии роста реального ВВП ежегодно в среднем на 8% для обеспечения необходимых темпов роста объемов грузовых перевозок потребуется увеличение объема инвестиций в транспортный сектор экономики с 3,55% к ВВП до 4,6% к ВВП в 2030 году. Общая сумма инвестиций в транспортный сектор до 2030 года (без учета трубопроводного транспорта) должна составить около \$46,7 млрд., а ежегодный объем инвестиций должен увеличиться с \$2,1 млрд. — в 2015 году до \$5,1 млрд. — в 2030 году.²

Говоря об этой глобальной инициативе, следует отметить взаимосвязь инициативы "Пояс и путь" и ШОС, так как в основе инициативы "Пояс и путь" лежит взаимосвязанность экономики, транспортных узлов каждого государства-участника ШОС. Инициатива "Пояс и путь" имеет большое значение для Узбекистана и задачи реализации проекта "Пояс и путь" отвечают намеченным задачам Стратегии развития Узбекистана на 2017-2021 годы, в которой говорится о необходимости «...развития экономики и активного привлечения инвестиций, социального развития, обеспечения безопасности, межнационального согласия и религиозной толерантности, а также внешней политики».^{3,4}

Узбекистан придает чрезвычайно большое значение созданию современной транспортно-логистической системы. Участники инициативы «Пояс и путь» нацелены на значительное снижение логистической себестоимости и ускорения оперативной логистики путем увеличения вкладов в инфраструктурное строительство. Лишь в случае значительного улучшения инфраструктурных объектов Узбекистан получает возможность участия в глобализации и получает доступ к ее благам. Также важным является снижение и, в перспективе, полная

¹ Узбекистан - соучредитель Азиатского банка инфраструктурных инвестиций // <https://anhor.uz/news/uzbekistan-souchreditely-aziatskogo-banka-infrastrukturnih-investiciy>

² Узбекистан и «Экономический пояс Шелкового пути» // <https://uzbchron.wordpress.com/2015/08/07/6042/>

³ О Государственной программе по реализации Стратегии действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017-2021 годах в "Год активных инвестиций и социального развития" // <http://www.uza.uz/ru/documents/o-gosudarstvennoy-programme-po-realizatsii-strategii-deystvi-18-01-2019>

⁴ Указ Президента Республики Узбекистан О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан // <http://www.lex.uz/ru/docs/3107042>



ликвидация торговых и инвестиционных барьеров между участниками «Экономического пояса», чтобы скорость движения капиталов внутри экономической системы была максимально высокой.¹

Еще одним из актуальных и важных вопросов для Узбекистана является создание оптимальных коридоров для выхода к морским портам, что будет способствовать ускоренному вхождению республики в мировые хозяйственные связи и развитию ее экономики и транспортной инфраструктуры. Здесь необходимо отметить важность одного из таких коридоров: Узбекистан-Кыргызстан-Китай с выходом на порты Тихого океана.

Есть и другие огромные проекты, в частности трансфганский коридор, открытие которого зависит от прекращения войны и укрепления безопасности в Афганистане. В случае открытия этот коридор будет самым коротким и экономичным выходом для всех стран Центральной Азии на южном направлении к морским портам Персидского залива и Индийского Океана. В западном направлении своего дальнейшего развития ожидают коридоры Центральная Азия-Западная Европа.

Президент Ш.Мирзиев, выступая на консультативной встрече глав государств Центральной Азии в 29 ноября 2019 года в г.Ташкенте, отметил, что транспортная система Центральной Азии должна обеспечить слаженные коммуникации внутри региона, а также эффективно обслуживать возрастающие транзитные потоки с использованием создаваемой современной инфраструктуры.² В этой связи Президент Узбекистана подчеркнул необходимость ускорения создания регионального Совета по транспортным коммуникациям, согласования программы и соглашения по совместному развитию транспортной системы в Центральной Азии.

¹ Чжочао Ю, Грозин А., Политика Китая в отношении Центральной Азии, Litres, 2019 г. 65-70 стр.

² Узбекистан — за единое видение многостороннего сотрудничества в регионе, <https://www.gazeta.uz/ru/2019/11/29/summit/>



Сильные стороны	Слабые стороны
-создание множества рабочих мест; -транспортный коридор с КНР, связь Узбекистана со всеми северными провинциями Афганистана с перспективой выхода на железнодорожные сети стран Южной Азии (Пакистан, Индия, Бангладеш); -увеличение приграничной торговли и связей народов; -стабилизация обстановки на севере Афганистана; -выход на Иран и к портам Персидского залива; -экономическая стабилизация	- малое количество участников проекта; -неопределенность срока функционирования проекта; -неопределенность источников финансирования; -вопрос ширины железнодорожной колеи.
Возможности	Риски
-выход к морю через Афганистан и Пакистан; -повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта Узбекистана и Афганистана; -развитие торговых коридоров «Север-Юг»; -развитие северных регионов Афганистана.	-возможные террористические атаки на железнодорожную инфраструктуру; -нелегальная транспортировка наркотических веществ и оружия через новые железные коридоры; -сохранение напряженности военно-политической обстановки в Афганистане; -обстановка на таджикско-афганской границе.

Таблица 1. SWOT-анализ железной дороги «Мазари-Шариф-Герат»

Источник. Региональное исследование «Развитие транспортных коридоров в Центральной Азии и эффект Инициативы Пояс и Путь» проведенное Центром «Стратегии развития» в Республике Узбекистан.

Данный проект железнодорожного участка (Таблица 1) является частью транс-афганского коридора, который соединит Мазари-Шариф - Шиберган - Андхой - Меймене - Герат и откроет Узбекистану и Афганистану сквозное железнодорожное движение с выходом на порты Бендер-Аббас и Чабахар (Иран) (Рисунок 2). Этот коридор позволит перевозить грузы, поступающие из Юго-Восточной Азии в Европу более коротким путем, нежели через дальневосточные железнодорожные коридоры.



Перевозки, осуществляемые по данному транспортному коридору, дополнительно обеспечивают Узбекистан возможностью налаживания внешнеторговых связей с Восточными государствами Тихоокеанского региона. Западной Турцией и рядом Европейских стран.¹

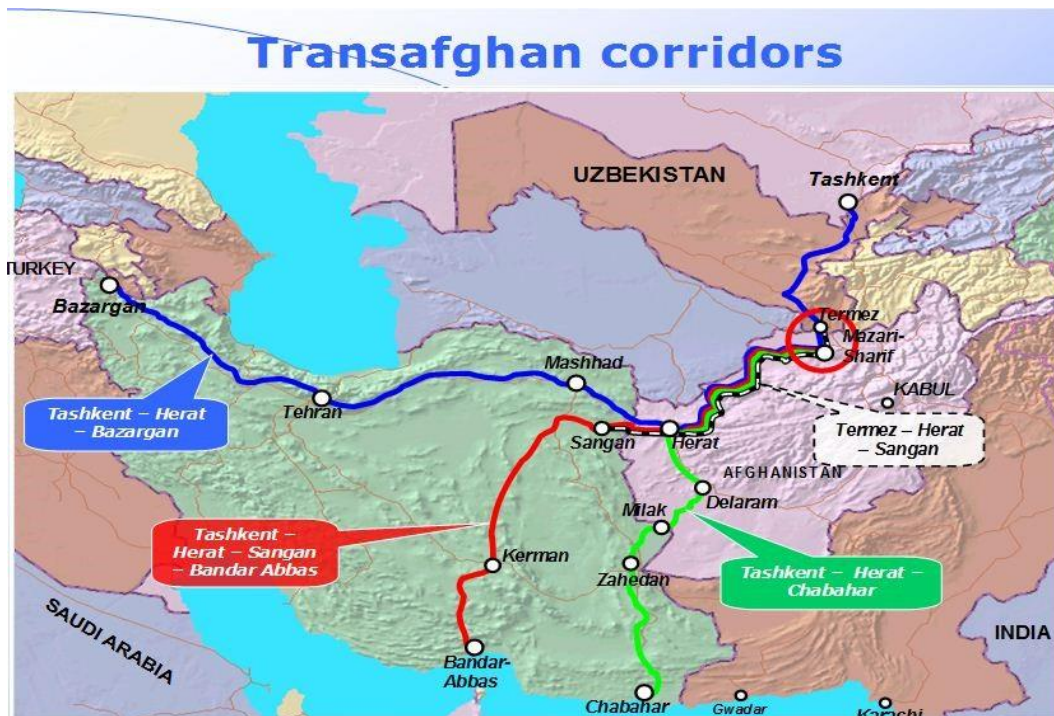


Рисунок 2. Трансафганский коридор

Источник: <https://mift.uz/ru/menu/transportnye-koridory>

Перспектива использования транзитно-инфраструктурного потенциала узбекско-афганского коридора открывает для государств Центральной Азии возможность выхода к морским торговым путям Индийского океана. По своему географическому расположению регион обладает высоким транспортно-транзитным потенциалом в становлении ключевой сухопутной магистрали Евразийского континента практически по всем направлениям — Юг - Север и Восток-Запад.

Строительство трансафганских транспортно-коммуникационных проектов в тесной увязке с другими не менее значимыми региональными проектами, такими, как «Узбекистан — Туркменистан — Иран — Оман и Узбекистан — Кыргызстан — Китай» создает все необходимые предпосылки для развития межконтинентальных транспортных коридоров наикратчайшим путем.

¹ Паршина Л.Н., Текущее состояние и перспективы развития железных дорог Узбекистана.



Строительство транспортных коридоров, в частности железнодорожных, обоюдно выгодно как для Узбекистана и всей Центральной Азии, так и для Китая, так как они позволяют соединить Китай и ЦА со странами Европы и Ближнего Востока.

Сильные стороны	Слабые стороны
- значительно сократится расстояние перевозок экспортно-импортных грузов; - Увеличится культурный и экономический обмен между странами-участницами проекта; - укрепитя транспортно-логистическая связь стран Центральной Азии друг с другом; - увеличится грузопоток товаров стран ЦА.	- неопределенность даты строительства проекта; - неопределенность источников финансирования.
Возможности	Риски
- соединить китайские железные дороги с Узбекистаном и далее через Афганистан, Иран и Турцию, с европейской железнодорожной сетью; - расширить возможности реализации экспортного потенциала страны. - снижение издержек торговли	- вопросы согласования ширины колеи; - вопрос согласования тарифов на перевозки грузов по данному маршруту железнодорожных администраций стран.

Таблица 2. SWOT-анализ железной дороги «Китай-Кыргызстан-Узбекистан»

Источник. Региональное исследование «Развитие транспортных коридоров в Центральной Азии и эффект Инициативы Пояс и Путь» проведенное Центром «Стратегии развития» в Республике Узбекистан.

Железнодорожная магистраль Китай-Кыргызстан-Узбекистан (Таблица 2) позволит создать новые трансконтинентальные коридоры «Китай-Центральная Азия-Кавказ-Европа» и «Китай-Центральная Азия-Афганистан-Иран». Они будут короче по сравнению с действующими коридорами практически на 1 тыс. км. время доставки грузов на 7–8 дней.¹

¹ Эксклюзив: Новый автотранспортный коридор "Узбекистан-Кыргызстан-Китай" имеет огромные резервы для полноценной реализации инициативы "Пояс и путь" -- узбекский оператор грузоперевозки // http://russian.news.cn/2019-04/02/c_137943770.htm



Вкупе со строительством новой железнодорожной дороги «Мазари-Шариф-Герат» завершится формирование Трансконтинентального транспортного коридора «Китай-Центральная Азия-Южная Азия-Ближний Восток».

По оценкам экспертов, перевозка грузов в объёме не менее 5 миллионов тонн в год может полностью покрыть расходы на строительство дороги.¹ Президент Узбекистана Ш.М.Мирзиёев, выступая в рамках международного форума «Один пояс, один путь» в Пекине в мае 2017 года говорил, что: «..железная дорога «Китай-Кыргызстан-Узбекистан-Афганистан» с выходом в порты Пакистана и Ирана в Индийском океане может быть интегрирована в обширную сеть транспортных коридоров по инициативе «Один пояс, один путь».²

Эффективность и экономичность отдельных участков этого проекта подтверждается уже налаженным автокоридором «Кашгар - Иркештам - Ош - Андижан – Ташкент», который впервые позволил автоперевозчикам из Центральной Азии напрямую выходить на Китай. Также очень многообещающим может стать строительство железной дороги "Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар" с выходом на пакистанский порт Гвадар. Узбекистан совместно с Афганистаном, Казахстаном, Пакистаном и Россией уже приступил к обсуждению этого проекта. В декабре 2018 года и в марте 2019 года в Ташкенте состоялась пятисторонняя встреча глав железнодорожных ведомств, в ходе которой было принято решение о создании Рабочей группы по его реализации. Торговля Пакистана с государствами Центральной Азии и странами СНГ динамично растёт. По прогнозам, к 2025 году она составит 6 миллиардов долларов. Единственное, что её сдерживает – отсутствие прямых транспортных коридоров.³

Данный коридор свяжет кратчайшим путем Центральную Азию через Афганистан с Пакистаном, а также предоставит возможность выхода государствам Южной Азии на рынки СНГ и Европы. Более того, вместе с коридором "Узбекистан-Кыргызстан-Китай" железнодорожная магистраль Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар" могла бы решить стратегическую задачу – объединения 4 крупнейших железнодорожных сетей в Китае, СНГ, Европе и Южной Азии.⁴

Президент Узбекистана Ш.М.Мирзиёев в ходе выступления на саммите ШОС в Циндао 10 июня 2018 г. предложил рассмотреть возможность учреждения Международной транспортно-логистической ассоциации ШОС, а также провести в Узбекистане первую встречу руководителей железнодорожных

¹ Китай предложил несколько вариантов маршрута новой железной дороги "Узбекистан-Кыргызстан-Китай", <https://podrobno.uz/cat/uzbekistan-i-kitay-klyuchi-ot-budushchego/kitay-predlozhil-neskolko-variantov-marshruta-novoy/>, 14 Октября 2019

² Shavkat Mirziyoyev calls to fill "One Belt, One Way" initiative with concrete projects <https://www.uzdaily.com/articles-id-39384.htm>

³ Алимов Р.К., Шанхайская организация сотрудничества: становление, развитие, перспективы. М.: Издательство «Весь Мир», 2017. 336 с., SBN 978-5-7777-0678-2

⁴ Кабульский коридор" и железная дорога на Китай: для чего они Узбекистану// <https://uz.sputniknews.ru/economy/20190621/11825888/Kabulskiy-koridor-i-zheleznaya-doroga-na-Kitay-dlya-chego-oni-Uzbekistanu.html>



администраций государств – членов организации. Узбекистан, Китай и Кыргызстан в прошлом году запустили первую полноценную автомобильную грузовую колонну по новому транспортному коридору Ташкент – Андижан – Ош – Иркештам – Кашгар. На сегодняшний день по нему на регулярной основе осуществляется перевозка бобовых культур, хлопчатобумажной пряжи, плодово-овощной продукции из Узбекистана в Китай. В обратном направлении импортируются строительные материалы, саженцы, автомобильные запасные части и товары народного потребления. Кроме того, узбекско-китайское СП Silk Road International наладило перевозки грузов по этому коридору в Афганистан.¹ У Китая также накоплен опыт строительства и электрификации железнодорожных путей, с которым он готов делиться с Узбекистаном. Одним из крупных совместных проектов в этой области стал запуск линии железной дороги Ангрэн – Пап и открытие тоннеля через высокогорный перевал "Камчик".

Развитие транспортных коммуникаций, несомненно является приоритетной задачей Узбекистана, ибо дает мощный стимул и мотивацию для подъёма торговли, экономики и создает новые рабочие места, тем самым решая проблемы взаимосвязанности. В целях обеспечения финансирования указанных транспортно-инфраструктурных проектов, президентом Узбекистана Ш.М.Мирзиёевым была озвучена инициатива создания "Финансового диалога для стран Центральной Азии и Афганистана". Выступая на саммите ШОС в Бишкеке 16 июня 2019 года, президент Узбекистана также предложил разработать и принять Стратегию ШОС по развитию взаимосвязанности экономических и транспортных коридоров. В этом отношении активно продолжает развиваться сотрудничество в транспортной сфере в рамках инициативы "Один пояс, один путь" и проектов в рамках Шанхайской организации сотрудничества.

По мнению советника по торгово-экономическим вопросам Посольства Китайской Народной Республики в Узбекистане г-жи Цзинь Юйлун, «...за последние несколько лет, Узбекистан сосредоточил все силы на раскрытии экономического потенциала республики. Большие силы брошены на либерализацию экономики и привлечение иностранного капитала. Для создания оптимальных условий для инвесторов продолжается реформирование налоговой, таможенной сфер.»^{2,3} В настоящее время в Узбекистане работает свыше 1120 предприятий с участием китайского капитала, охватывающих нефтегазовую, текстильную, сельскохозяйственную отрасли, сферы химической промыш-

¹ Узбекистан, Китай и Таджикистан планируют запустить новый транспортный коридор // <https://podrobno.uz/cat/uzbekistan-i-kitay-klyuchi-ot-budushchego/uzbekistan-kitay-i-tadzhikistan-pla/>

² Китай предложил несколько вариантов маршрута новой железной дороги "Узбекистан-Кыргызстан-Китай", <https://podrobno.uz/cat/uzbekistan-i-kitay-klyuchi-ot-budushchego/kitay-predlozhil-neskolko-variantov-marshruta-novoy/>, 14 Октября 2019

³ Узбекистан и Китай, ключи от будущего, // <https://podrobno.uz/cat/uzbekistan-i-kitay-klyuchi-ot-budushchego/>



ленности и стройматериалов. Практически каждое из них ощутило позитивные изменения в экономической, инвестиционной политике Узбекистана, что способствует расширению бизнес-сотрудничества, созданию новых производств. В целом общая сумма китайских инвестиций в Узбекистан с момента установления дипломатических отношений составляет 7,8 миллиарда долларов.¹

Китайская СІПІС реализовала проект по модернизации Кунградского содового завода. Ряд крупных проектов выполнен и на Ангренской ТЭС. Китайские компании были также привлечены к реализации проекта реконструкции Шаргуньского месторождения для добычи угля в Сурхандарьинской области.

Одно из важных направлений совместных инвестиционных соглашений Узбекистана и Китая – строительство малых и средних гидроэлектростанций. Договоренности о возведении объектов альтернативных источников энергии были достигнуты в ходе визита президента Узбекистана в Китай в мае 2017 года.

В рамках функционирования Специальной рабочей группы по содействию инвестициям ведется обсуждение вопросов разработки общего документа о поощрении и взаимной защите инвестиций государств-членов ШОС, организации инвестиционных форумов, обсуждается также формирование базы данных по инвестиционной тематике. Узбекистан и раньше был привлекателен для китайских инвесторов и предпринимателей, но из-за отсутствия необходимых условий привлечь их на эту территорию было достаточно сложно. Сейчас же преграды для развития бизнеса снимаются, и поток инвесторов постепенно увеличивается и узбекские партнеры готовы к наращиванию сотрудничества. В настоящее время в центре внимания мирового сообщества находятся вопросы реформирования Всемирной Торговой Организации (ВТО), куда намерен вступить Узбекистан. КНР поддерживает эти шаги республики и выступает за учет интересов всех сторон в рамках этой организации.

Одним из наиболее важных направлений сотрудничества являются современные инновационные технологии. Узбекстанский эксперт Р.К.Алимов считает что: «Как и Китай Узбекистан должен продолжать инновационное развитие, интенсифицировать сотрудничество в таких пограничных областях, как цифровая экономика, искусственный интеллект, нанотехнологии и квантовые вычисления, и продвигать развитие больших данных, облачных вычислений и умных городов, чтобы превратить их в цифровой «Шелковый путь 21-го века».² Сейчас страны ШОС рассматривают множество совместных инновационных проектов. Пока Китай получил предварительно письменные данные по проекту "Безопасный город". Ш.М.Мирзиёев во время первого визита в Китай выбрал оборудование одной из крупных китайских государственных компаний для реализации

¹ Лучшее – друг хорошего: Узбекистан и Китай планируют реализовать десятки проектов на миллиарды долларов, // <https://www.podrobno.uz/cat/uzbekistan-i-kitay-klyuchi-ot-budushchego/luchshee-drug-khoroshego-u/>

² Алимов Р.К, Шанхайская организация сотрудничества: становление, развитие, перспективы. М.: Издательство «Весь Мир», 2017. 336 с., SBN 978-5-7777-0678-2



данного проекта. Китайская компания Huawei Consumer Business Group уже сотрудничает с Министерством внутренних дел Узбекистана в этом направлении. Сейчас реализация проекта передана Министерству по развитию информационных технологий и коммуникаций Узбекистана. В рамках проекта также предусматривается создание парков, садов, площадей, аллей для пешеходов и велосипедных прогулок. Будет внедрена эффективная система общественного транспорта. Все эти объекты инфраструктуры будут обеспечены современными технологическими решениями.¹

Вопросы развития взаимодействия в сфере связи и коммуникаций находятся в компетенции Специальной рабочей группы (СРГ) по современным информационным и телекоммуникационным технологиям (СИТТ). Вместе с тем стоит отметить, что последнее заседание группы состоялось в июне 2011 года. В рамках ее работы обсуждались вопросы создания «Высокоскоростной информационной магистрали ШОС», для которой в странах-участницах проекта, по информации сторон, была создана необходимая инфраструктура, однако отсутствует экономическая модель для запуска ее функционирования. Эксперты также обсуждали вопросы формирования и функционирования в сети Интернет трансграничного пространства доверия, а также возможности разработки Соглашения об электронном трансграничном взаимодействии. В планах группы было проведение совместного заседания с СРГ ШОС по электронной торговле с учетом стыковки направлений работы в рамках подготовки проекта по созданию платформы по электронной торговле регионального экономического сотрудничества.²

Тем не менее, как представляется, инициатива ОПОП является гигантским широкомасштабным и многопрофильным проектом с общей концепцией, но все еще нуждающейся в детализации ее многих направлений. Как справедливо отмечал Ш.М.Мирзиев «Концепция «Один пояс и один путь» должна быть наполнена конкретными программами и проектами по региональному развитию.» Конкретизация проектов регионального развития во многом могла бы способствовать сближению позиций сторон для успешного согласования и реализации этих проектов. Инициатива ОПОП остается привлекательной для стран ЦА и, в частности, для Узбекистана.

Выводы. Анализ различных аналитических материалов и мнений зарубежных и местных экспертов показал, что Узбекистан, стремится извлечь практическую пользу и реализовать на своей территории то, что возможно и полезно из проекта «Один пояс – один путь», исходя из своих национальных интересов и потребностей. Прежде всего, речь идет об инфраструктурных проектах. Узбекистан, конечно, получит огромные возможности для транзита грузов и товаров, но вместе с тем, по мнению ряда экспертов и аналитиков, это станет вызовом для

¹ Узбекистан и Китай, ключи от будущего, <https://podrobno.uz/cat/uzbekistan-i-kitay-klyuchi-ot-budushchego/>

² Узбекистан и Китай, ключи от будущего, <https://podrobno.uz/cat/uzbekistan-i-kitay-klyuchi-ot-budushchego/>



только формирующегося бизнеса. В первую очередь Узбекистан заинтересован в воссоздании того первоначального Шелкового пути, в котором он смог бы стать полноценным участником экономического проекта и производить свои товары для торговли на Востоке и на Западе.

Инициатива «Пояс и Путь» рассматривается как возможность развития как стран, так и регионов. Узбекистан видит инфраструктурные проекты в рамках Инициативы как комплементарную часть к своим национальным стратегиям развития. SWOT-анализ показал положительное влияние альтернативных маршрутов как возможность диверсификации транзитных возможностей региона в целом, содействующих развитию экономик стран этого региона. Наряду с этим, развитие инфраструктурных проектов, несомненно, будет способствовать процессу миростроительства в Афганистане и стабилизации ситуации в обширном макрорегионе Центральной Азии.

Слабой стороной для всех проектов является вопрос источников финансирования и устойчивости финансирования строительства. Данный вопрос поднимается как в контексте реализации железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан, так и железной дороги «Мазари-Шариф-Герат». Вместе с этим существует и риск увеличения потока наркотрафика по новым транспортным коридорам.

Положительными факторами, способствующими ускоренному росту сотрудничества в рамках инициативы ОПОП, как показал анализ, являются упрощение условий и правил торговли и инвестиций, ликвидация торговых барьеров, снижение издержек торговли и инвестиций, повышение скорости и качества экономических операций в регионе.

Участие в инициативе ОПОП, а именно в таких направлениях как усиление региональной экономической интеграции, развитие транспортной инфраструктуры, развитие энергетической отрасли, внедрение высоких технологий в промышленность и сельское хозяйство, могло бы отвечать задачам государственной программы по реализации Стратегии действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017-2021 годах и дальнейшему устойчивому развитию республики.

Реализация вышеизложенных задач и совершенствование условий сотрудничества в рамках инициативы ОПОП в случае конкретных проработок проектов будет способствовать росту экономического развития республики и обеспечивать высокий уровень торгово-экономических отношений Узбекистана со странами ШОС и на всем пространстве Евразии.