

## **Проблемы развития транспортных коммуникаций в Южную Азию во внешней политике Узбекистана**

**И. Х. Якубов**

*Университет мировой экономики и дипломатии, Ташкент, Узбекистан*

*E-mail: [ildaryakubov@gmail.com](mailto:ildaryakubov@gmail.com)*

**Аннотация.** Развитие международных транспортных коммуникаций во многом определяет уровень интеграции страны в системы региональных и международных связей, а от их диверсификации зависят перспективы реализации ее внешнеэкономических возможностей. Для Республики Узбекистан вопрос диверсификации и развития транспортных коммуникаций рассматривается в качестве приоритетных направлений внешней политики. Среди возможных направлений южное трактуется как наиболее перспективное. Выход Узбекистана в Южную Азию выглядит приоритетным как в плане доступа к водам Мирового океана, так и в плане развития сотрудничества с Пакистаном и другими странами южноазиатского региона. В этой связи транспортные коридоры в южном направлении в Узбекистане рассматриваются в качестве приоритетных. Тем не менее, на пути реализации этих проектов существует ряд проблем. В статье анализируются инициативы по реализации транспортных коридоров в южном направлении, существующие проблемы, попытки и перспективы их решения, возможные альтернативные проекты и направления.

**Ключевые слова:** Узбекистан, Пакистан, Афганистан, транспортные коммуникации, железная дорога, безопасность, Иран, Китай, проблемы, развитие.

**Для цитирования:** Якубов И. Х. Проблемы развития транспортных коммуникаций в Южную Азию во внешней политике Узбекистана // Постсоветские исследования. 2023;3(6):324-331.

## **Problems of development of transport communications to South Asia in the foreign policy of Uzbekistan**

**Ildar H. Yakubov**

*University of World Economy and Diplomacy, Tashkent, Uzbekistan*

*E-mail: [ildaryakubov@gmail.com](mailto:ildaryakubov@gmail.com)*

**Annotation.** The development of international transport communications largely determines the level of integration of the country into the systems of regional and international relations, and the prospects for realizing its foreign economic opportunities depend on their diversification. For the Republic of Uzbekistan, the issue of diversification and development of transport communications is considered as a priority in foreign policy. Among the possible directions, the southern one is interpreted as the most promising. Uzbekistan's access to South Asia looks like a priority both in terms of access to the waters of the World Ocean, and in terms of developing cooperation with Pakistan and other countries of the South Asian region. In this regard, transport corridors in the southern direction in Uzbekistan are considered as a priority. However, there are a number of problems in the way of implementing these projects. The article analyzes initiatives to implement transport corridors to the south, the existing problems, attempts and prospects for their solution, possible alternative projects and directions.

**Key words:** Uzbekistan, Pakistan, Afghanistan, transport communications, railway, security, Iran, China, problems, development.

**For citation:** Ildar H. Yakubov. Problems of development of transport communications to South Asia in the foreign policy of Uzbekistan // Postsovetskie issledovaniya = Post-Soviet Studies. 2023;3(6):324-331. (In Russ.).

**Введение.** Во внешней политике Узбекистана южное направление традиционно было объектом повышенного внимания. Южное направление представляет возможность кратчайшего выхода к Мировому океану, что имеет исключительно важное значение для развития внешнеэкономической деятельности. Помимо этого, перспективным видится выход Узбекистана к двухсотмиллионному рынку Пакистана, укрепление его позиций как логистического центра, связывающего Южную и Центральную Азию, а в более широком контексте – и другие сопредельные регионы.

Ключевым фактором реализации транспортно-коммуникационного потенциала является Афганистан. Затяжной конфликт, а затем проблемы международного признания правительства движения «Талибан», комплексные вопросы безопасности препятствуют реализации имеющихся проектов.

Среди использованных методов исследования можно отметить проблемно-хронологический метод, который дает возможность выявить эволюцию и последовательность развития событий, сравнительный метод, позволяющий сравнить проекты развития транспортных коммуникаций в южном направлении и их альтернативы, анализ документов, который позволяет выявить сущность происходящих событий, сформулировать выводы и рекомендации.

Развитию транспортных коридоров из Центральной в Южную Азию уделяют значительное внимание в научной и аналитической литературе. В частности, можно отметить работы таких авторов, как М. Левистоун [Levystone 2022], З. Асиф<sup>1</sup>, Н. Нисар<sup>2</sup>, Г. Прайс, Х. Хакими [Price, Nakimi 2019], Ф. Хакимов [Хакимов 2021], И. Орокбаев [Orokboev, 2021], Н. Галищева [Галищева 2018], А. Умаров [Умаров 2017].

## **Проект трансафганского транспортного коридора: генезис и эволюция**

Географическая близость Южной Азии и возможность кратчайшего выхода через нее к Мировому океану всегда привлекала внимание Узбекистана. Близость Пакистана характеризуется, например, тем, что воздушным путем Ташкент и Исламабад оказываются ближе друг другу, чем Исламабад и Карачи [Roy 2006].

Заинтересованность в реализации трансафганских транспортных проектов выражают не только в Узбекистане и других странах Центральной Азии, но и в Пакистане. Географическая близость государств Центральной Азии вызывала интерес, а изначально, как отмечают некоторые пакистанские эксперты, даже энтузиазм в Пакистане [Dashti 2016: 67]. Более того, по мнению пакистанского исследователя Х. Хаккани, Пакистан всегда стремился расширить свое влияние на север, что включало в себя как Афганистан, так и его северных соседей [Haqqani 2005: 159-197].

В то же время нерешенный в то время конфликт в Афганистане был с самого начала главным фактором, препятствующим реализации перспективных планов развития взаимодействия.

Транспортные коммуникации через Афганистан позволили бы выйти Узбекистану к относительно развитой железнодорожной и автомобильной сети дорог в Пакистане и ключевым морским портам Карачи и Гвадар. Для Узбекистана трансафганское направление предлагает наиболее выгодную альтернативу в плане диверсификации транспортных коммуникаций страны, которые исторически были ориентированы на север. В этой связи ситуация в Афганистане уже с начала 1990-х гг. была предметом обсуждения как в двусторонних отношениях, так и на многостороннем уровне.

<sup>1</sup> Asif Z. The Trans-Afghan Railway: Connecting Pakistan & Uzbekistan. February 23, 2022. URL: <https://www.paradigmshift.com.pk/pakistan-uzbekistan/> (дата обращения: 23.02.2023)

<sup>2</sup> Nisar N. Rising Pak-Uzbekistan Ties: Integrating South and Central Asia. March 28, 2022. Centre for Strategic and

Contemporary Research (Pakistan). URL: <https://cscr.pk/explore/themes/trade-economics/rising-pak-uzbekistan-ties-integrating-south-and-central-asia/> (дата обращения: 23.02.2023)

Продолжавшийся афганский конфликт служил основным препятствием реализации проектов. В то же время, разногласия в вопросах урегулирования афганского конфликта, признание Пакистаном первого правительства движения «Талибан» на фоне поддержки большинством стран мира, включая Узбекистан, противостоявшего талибам «Северного альянса», и все более явной террористической угрозы, исходящей из подконтрольной талибам территории Афганистана для Центральной Азии, сделали перспективы реализации трансафганских проектов нереалистичными даже в условиях полного контроля талибами транспортных путей из Узбекистана в Пакистан в 1998-2001 гг.

В то же время, можно отметить попытки реализации транспортных проектов в обход территории Афганистана. Так, в 1995 г. было заключено четырехстороннее соглашение (Quadrilateral Traffic in Transit Agreement (QTTA)) с участием Китая, Кыргызстана, Казахстана, Пакистана. Договор, подписанный в 1995 г. в Исламабаде, открывал широкие перспективы, в том числе, в будущем, для Узбекистана [Javaid, Siraj: 2021].

Однако подобные соглашения сталкиваются с естественными ограничениями. Первым из них является длина пути. Коммуникации через Китай в Пакистан оказываются длиннее не только трансафганского маршрута, но и альтернативного для Узбекистана пути через Туркменистан к морским портам Ирана. Географические и климатические условия усложняют эксплуатацию этих коммуникаций. Высокогорная местность дает возможность использования путей прежде всего в короткий летний период. Ежегодно, в период с октября по апрель, из-за экстремальных погодных условий,

маршрут частично парализован [Javaid, Siraj 2021].

В начале XXI века резкие изменения в ситуации в Афганистане и во всем регионе вновь актуализировали вопросы развития трансафганских транспортных коридоров. Пакистан стремился к заключению соглашений, которые позволили бы реализовать его геоэкономический потенциал. Так, соглашение об Афгано-пакистанской транзитной торговле (Afghan-Pakistan Transit trade Agreement (АРТТА)), вступившее в силу в 2010 г., позволяло использовать морские порты Пакистана для афганской транзитной торговли<sup>1</sup>. В 2004 г. был официально запущен проект QTТА, который давал возможность посредством системы специальных разрешений на провоз товаров в обе стороны для каждой из стран-участниц (до 200 разовых документов ежегодно)<sup>2</sup>. В рамках Организации экономического сотрудничества (ЭКО) было подписано соглашение Transit Transport Framework Agreement (ТТФА), предусматривавшее улучшение условий транзитной торговли<sup>3</sup>.

В этот же период США инициировали проекты регионального развития, которые предусматривали и развитие межрегиональных транспортных связей. Вашингтонский «Новый шелковый путь» включал в себя проекты по совершенствованию автомобильных и железных дорог, строительству и модернизации мостов, содействию улучшению работы пограничных служб, в рамках которой проходило обучение, оснащение пунктов пересечения границы<sup>4</sup>: В то же время, средства, выделяемые на реализацию инициативы, не давали возможности рассчитывать на осуществление стратегических проектов в транспортно-коммуникационной области,

<sup>1</sup> Agreement between the Governments of the Islamic Republic of Afghanistan and the Islamic Republic of Pakistan. URL: <https://www.commerce.gov.pk/wp-content/uploads/pdf/АРТТА.pdf> (дата обращения: 23.03.2023)

<sup>2</sup> Шойяб М. О ходе перезагрузки Четырехстороннего соглашения о транзитных перевозках. URL: <https://www.carecprogram.org/uploads/03-Rebooting-QTTA-ru.pdf> (дата обращения: 23.03.2023)

<sup>3</sup> Mohammad Mirzaei Kahagh. ECO Transit Transport Framework Agreement (ТТФА). ECO Secretariat URL: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/wp5/GE2-wkshp1-ECO1.pdf> (дата обращения: 23.03.2023)

<sup>4</sup> U.S. Support for the New Silk Road. - <https://2009-2017.state.gov/p/sca/ci/af/newsilkroad/index.htm>.

тем более имеющих межрегиональное значение.

Новые возможности открылись с запуском глобального проекта КНР «Пояс и путь». Узбекистан присоединился к данной инициативе, узбекистанские эксперты оценивают ее как «мегапроект» с «мегавозможностями»<sup>1</sup>. Ключевым для Пекина направлением стал Китайско-пакистанский экономический коридор, в рамках которого осуществляются, в том числе, транспортно-коммуникационные проекты. Инициатива «Пояс и путь» является открытой для всех стран. КНР и ИРП рассматривали возможности присоединения Афганистана, что дало бы возможность реализовать идею соединения Центральной и Южной Азии в единую транспортную систему<sup>2</sup>. В то же время, перманентным условием реализации подобных проектов является проблема обеспечения безопасности, финансирования, способностью афганского правительства обеспечить реализацию возможных соглашений, взаимодействием региональных и внерегиональных акторов [Khan, Takrim, Gul 2017].

В целом, для Узбекистана Афганистан изначально рассматривался как наиболее многообещающий и перспективный проект выхода к Мировому океану. Однако ключевыми факторами оставались неурегулированный конфликт и общее ситуация в сфере безопасности в Афганистане, особенности взаимодействия с региональными и внерегиональными акторами.

### **Альтернативные трансафганскому транспортные коридоры в южном направлении**

Трансафганский проект является приоритетным, но не единственным вариантом Узбекистана в южном направлении. В 2018 г. был открыт транспортный коридор по маршруту Ташкент – Андижан – Ош – Иркештам – Кашгар. Он связывает Узбекистан, Кыргызстан и Китай с потенциалом выхода к Каракорумскому шоссе, которое связывает КНР и ИРП<sup>3</sup>. Реализация проекта стала возможной благодаря подписанному в мае 2017 г. соглашению между правительством Республики Узбекистан и правительством Китайской Народной Республики о международном автомобильном сообщении<sup>4</sup>, которое вступило в силу с 1 января 2018 г. В 2019 г. был осуществлен запуск первой тестовой грузовой автоколонны по маршруту «Термез – Душанбе – Кашгар», направленный на активизацию грузопотока посредством нового транспортного коридора<sup>5</sup>.

В целом, присоединение к транспортным коммуникациям через Китай в рамках «Экономического пояса Шелкового пути», в том числе, Китайско-пакистанского экономического коридора выглядит достаточно перспективным направлением, которое позволяет вовлечь в инициативы другие государства региона, например, Таджикистан<sup>6</sup>.

Еще одним альтернативным направлением является транспортные коридоры через территорию Исламской Республики Иран. Эти проекты можно

<sup>1</sup> Арипов Э. «Один пояс, один путь»: мегавозможности — мегапроект. 2019. URL: <https://isrs.uz/ru/maqolalar/odin-poas-odin-put-megavozmoznosti-megaproekt> (дата обращения: 23.03.2023)

<sup>2</sup> Chandran A. R. Why Afghanistan Should Join CPEC. The Diplomat. May 05, 2017 URL: <https://thediplomat.com/2017/05/why-afghanistan-should-join-cpec/> (дата обращения: 23.02.2023)

<sup>3</sup> Коридор «Ташкент-Андижан-Ош-Иркештам-Кашгар» заработает 25 февраля. 19.02.2019. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2018/02/19/road/> (дата обращения: 23.03.2023)

<sup>4</sup> Соглашение между правительством Республики Узбекистан и правительством Китайской Народной

Республики о международном автомобильном сообщении. URL: <http://lex.uz/docs/3489484> (дата обращения: 23.03.2023)

<sup>5</sup> Узбекистан, Китай и Таджикистан планируют запустить новый транспортный коридор. URL: <https://podrobno.uz/cat/uzbekistan-i-kitay-klyuchi-ot-budushchego/uzbekistan-kitay-i-tadzhikistan-pla/> (дата обращения: 23.03.2023)

<sup>6</sup> Putz C. Tajik Leader in China, Building Roads. The Diplomat, September 03, 2015 URL: <https://thediplomat.com/2015/09/tajik-leader-in-china-building-roads/> (дата обращения: 23.02.2023)

рассматривать как часть транспортного коридора «Север-Юг», связывающего Россию и Индию, или же как независимые транспортные коридоры, позволяющие Узбекистану выйти к Мировому океану.

В частности, подписанное в 2011 г. Ашхабадское соглашение легло в основу проекта транспортного коридора Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман. Оно вступило в силу 2016 г. О желании присоединиться к данному направлению заявлял Пакистан<sup>1</sup>, а в 2018 г. к нему присоединилась Индия<sup>2</sup>.

В настоящее время основным маршрутом, позволяющим Узбекистану выйти к Мировому океану, используя южное направление, является транспортный коридор Ташкент – Бухара – Туркменабад – Мари – Сарахс – порт Бендер-Аббас. В отсутствие альтернатив именно через этот порт проходит основной поток грузов, направляемых в Узбекистан или следующих из Узбекистана.

Этот проект стал реализовываться с 1996 г., благодаря введению в эксплуатацию железнодорожной линии Теджен–Сарахс–Мешхед, открывшей дорогу не только к портам Ирана, но и в направлении Турции. Ввод в эксплуатацию в 2005 г. участка железной дороги Бафк – Мешхед позволил сократить путь по территории Ирана на 800 км, и в обход Тегерана достичь порта Бендер-Аббас<sup>3</sup>.

В настоящее время данный транспортный коридор остается единственным эффективно функционирующим маршрутом, обеспечивающим Узбекистану выход к Мировому океану через южное направление. Его протяженность составляет чуть более 3 тыс. км<sup>4</sup>.

В целом, альтернативные трансафганскому маршруту проекты развития международных транспортных

коридоров Узбекистана проходят либо через КНР, либо через Иран. Для Ирана транспортный коридор «Север-Юг» является более приоритетным и значимым проектом, точно также, как для Пакистана – Китайско-пакистанский экономический коридор. Оба проекта являются конкурирующими. В проекте «Север-Юг» активную роль играет Индия, которая не приемлет китайскую инициативу «Пояс и путь».

В условиях реализации проекта КНР «Пояс и путь» и его, возможно, ключевого компонента Китайско-пакистанского экономического коридора, а также «Морского Шелкового пути XXI века», Индия активно реализует собственные транспортно-коммуникационные маршруты. В свою очередь, для Узбекистана важным представляется эффективное присоединение к международным транспортным коридорам, которые в настоящее время лишь опосредованно затрагивают Центральную Азию. Но даже в случае успешного подключения к существующим транспортно-коммуникационным проектам торговые маршруты через Китай или Иран уступают по потенциалу трансафганскому пути, поскольку они значительно удлиняют и усложняют путь к Мировому океану.

### **Проблемы реализации трансафганского транспортного коридора**

В последние годы наблюдается значительная активизация диалога по вопросу строительства железной дороги или реконструкции автомобильной магистрали через Афганистан. Реализация подобного проекта позволила бы Узбекистану выйти к развитой транспортной сети Пакистана и реализовать историческую мечту о кратчайшем маршруте выхода к Мировому океану.

Еще в период пребывания международных сил в Афганистане Узбекистан выступил с инициативой

<sup>1</sup> Ашхабадское соглашение по региональному транспортному коридору обретает реальные перспективы. ИА Ориент, 22.08.2017 URL: <http://orient.tm/ru/2017/08/22/1839.html> (дата обращения: 23.03.2023)

<sup>2</sup> Индия присоединяется к Ашхабадскому соглашению об МТК Центральная Азия - Ближний Восток. ИА Ориент,

02.02.2018. URL: <http://orient.tm/ru/2018/02/02/6853.html> (дата обращения: 23.03.2023)

<sup>3</sup> Транспортные коридоры. URL: <https://uzsm.uz/ru/investorlar-diqqatiga/transport-corridors/html> (дата обращения: 23.03.2023)

<sup>4</sup> Транспортные коридоры. URL: <https://miit.uz/ru/menu/transportnye-koridory> (дата обращения: 23.03.2023)

создания специальной трехсторонней комиссии по вопросам торговли и инфраструктурных проектов, в том числе, строительства железнодорожной линии от Мазари-Шарифа до населенного пункта Торкхам, приграничной с Афганистаном железнодорожной станции Пакистана и далее – до Пешавара. Общая протяженность железной дороги от Термеза до Торкхама может составить свыше 700 км<sup>1</sup>.

В то же время, к настоящему времени на афганском направлении пока существует только железнодорожный транспортный коридор Термез – Хайратон – Мазари-Шариф, общей протяженностью 85 километров<sup>2</sup>. Альтернативным строительству железной дороги в Афганистане является модернизация и использование действующего автомобильного пути от г. Мазари-Шариф, где заканчивается железная дорога, связывающая Афганистан с Узбекистаном, до г. Торкхам, обеспечивающего связь с пакистанскими железнодорожными линиями. При этом дальнейшее строительство железной дороги в сторону Кабула и южнее, к границе с Пакистаном, сталкивается с проблемами, такими как отсутствие признания правительства движения «Талибан» в Афганистане, что нивелирует даже потенциальную готовность международных финансовых институтов профинансировать трансафганский железнодорожный коридор.

Однако проблема международного признания афганского правительства не являются единственной в реализации транспортного коридора. Все более важную роль играют растущие изменения внутри Афганистана и взаимодействие движения «Талибан» с сопредельными государствами.

Ухудшающаяся ситуация в сфере безопасности, в том числе, не вполне ясная

способность движения «Талибан» контролировать всю территорию страны, или противодействовать активности таких структур, как «Исламское государство» или «Исламское движение Узбекистана», существенно снижает перспективы использования трансафганских маршрутов. Слабая экономическая политика правительства талибов оставляет население в зависимости от иностранной гуманитарной помощи, подрывая тем самым веру в способность действующего руководства Афганистана решить экономические проблемы и вопросы развития страны.

В узбекско-афганских отношениях негативную роль может сыграть строительство крупного водного канала Куштепа (Кош-тепа), который берет начало от трансграничной реки Амударья, крупнейшего водного ресурса Центральной Азии, а также планы по строительству Дашт-и-Джунского гидроузла, потенциально способного забирать основную часть летнего стока реки Пяндж<sup>3</sup>.

Кроме того, осложняет ситуацию неготовность правительства талибов договариваться с соседями, возможное непонимание необходимости выстраивать такие отношения и целей международного сотрудничества.

### **Заключение**

Во внешней политике Узбекистана южное направление развития транспортных коммуникаций всегда имело особо важное значение. В отсутствие возможностей реализации трансафганских путей Узбекистан активно развивает проекты транспортных коридоров через территории Ирана и Китая.

Хотя основным действующим маршрутом является транспортный коридор, ведущий из Узбекистана в иранский порт Бендер-Аббас, центральное место в данном

<sup>1</sup> Ибрагимов У. Формирование единого, разветвленного и внешне интегрированного транспортного пространства в Центральной Азии. 09.10.2018 г. URL: [http://railway.uz/ru/informatsionnaya\\_sluzhba/novosti/11941/](http://railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/11941/) (дата обращения: 23.03.2023)

<sup>2</sup> Транспортные коридоры. URL: <https://miit.uz/ru/menu/transportnye-koridory> (дата обращения: 23.03.2023)

<sup>3</sup> С какими трудностями столкнется Узбекистан из-за строящегося в Афганистане канала Кош-тепа?. URL: <https://podrobno.uz/cat/obchestvo/s-kakimi-trudnostyami-stolknetsya-uzbekistan-iz-za-stroyashchegosya-v-afganistane-kanala-kosh-tepa/> (дата обращения: 23.03.2023)

направлении занимают трансафганские железнодорожные и автомобильные проекты. Несмотря на завершение конфликта в Афганистане, ситуация в стране пока не дает возможности реализовать уже согласованные планы. Отсутствие международного признания правительства движения «Талибан», проблемы в сфере безопасности и экономики подрывают потенциал трансафганского транспортного проекта.

Как представляется, попытки его реализации силами отдельных стран,

Узбекистана или Пакистана, будут недостаточными. В сложившейся ситуации представляется целесообразным выработать региональный подход с возможным вовлечением ведущих центров силы, который позволит не только решить вопрос формирования единой автомобильной и железнодорожной системы коммуникаций, напрямую связывающих Центральную Азию с Пакистаном, но и определить контуры комплексного решения проблемы сотрудничества с Кабулом.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Галищева Н.В.* Центральноазиатский вектор внешнеэкономической политики Пакистана: основные проблемы и перспективы. // Журнал «Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения». №2. 2018. С. 328-341.
- Умаров А.А.* Афганистан и региональная безопасность Центральной Азии: начало XXI века. Ташкент, 2017.
- Husain H.* Pakistan: Between Mosque and Military. Vanguard Books, Lahore, 2005. Pp. 159-197.
- Javaid F., Dashti A. A.* Relations between Pakistan and Central Asian Republics: An analysis. // Ma'arif Research Journal (January – June 2016) P. 67-78.
- Javaid F., Siraj U.* Geo-economic and geo-political significance of QTTA in the context of regional connectivity. September 7, 2021. URL: <https://www.ips.org.pk/wp-content/uploads/2021/09/18-Geo-economic-and-Geo-political-Significance-of-QTTA.pdf> (дата обращения: 23.02.2023)
- Khakimov F.* South Asian Region in the Foreign Policy Strategy of Uzbekistan. // Strategy of Uzbekistan. №1. 2021. P. 66-71
- Khan S.A., Takrim K., Gul H.* Pakistan-Afghanistan Transit Trade: Pre & Post APTTA Scenario. Journal of Managerial Sciences. Volume XI, Number 1, January-June 2017. Pp. 137-144
- LevyStone M.* Connectivity in Central Asia at the Crossroads of International Crises. November 2022. IFRI (France). URL: [https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/levystone\\_connectivity\\_central\\_asia\\_2022\\_0.pdf](https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/levystone_connectivity_central_asia_2022_0.pdf) (дата обращения: 23.02.2023)
- Orokboev I.* Trans-Afghan Transport Corridor: With Hope for the Future. // Strategy of Uzbekistan. №1. 2021. P. 72-77
- Price G., Hakimi H.* Reconnecting Afghanistan. Lessons from Cross-border Engagement. 2019. Chatham House. URL: <https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/CHNJ7132-Afghanistan-Regional-Engagement-RP-WEB.pdf> (дата обращения: 23.02.2023)
- Roy M.S.* Pakistan's Strategies in Central Asia. Institute for Defence Studies and Analysis (India), 2006. - URL: [https://idsa.in/strategicanalysis/PakistansStrategiesinCentralAsia\\_msroy\\_1006](https://idsa.in/strategicanalysis/PakistansStrategiesinCentralAsia_msroy_1006) (дата обращения: 23.02.2023)

### REFERENCES

- Galishcheva N.V.* Central'noaziatskij vektor vneshneekonomicheskoy politiki Pakistana: osnovnye problemy i perspektivy. // ZHurnal «Vestnik Rossijskogo universiteta družby narodov. Seriya: Mezhdunarodnye otnosheniya». №2. 2018. S. 328-341.
- Husain H.* Pakistan: Between Mosque and Military. Vanguard Books, Lahore, 2005. Pp. 159-197.
- Javaid F., Dashti A. A.* Relations between Pakistan and Central Asian Republics: An analysis. // Ma'arif Research Journal (January – June 2016) R. 67-78.
- Javaid F., Siraj U.* Geo-economic and geo-political significance of QTTA in the context of regional connectivity. September 7, 2021. URL: <https://www.ips.org.pk/wp-content/uploads/2021/09/18-Geo-economic-and-Geo-political-Significance-of-QTTA.pdf> (data obrashcheniya: 23.02.2023)

- Khakimov F.* South Asian Region in the Foreign Policy Strategy of Uzbekistan. // Strategy of Uzbekistan. №1. 2021. P. 66-71
- Khan S.A., Takrim K., Gul H.* Pakistan-Afghanistan Transit Trade: Pre & Post APTTA Scenario. Journal of Managerial Sciences. Volume XI, Number 1, January-June 2017. Pp. 137-144.
- Levystone M.* Connectivity in Central Asia at the Crossroads of International Crises. November 2022. IFRI (France). URL: [https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/levystone\\_connectivity\\_central\\_asia\\_2022\\_0.pdf](https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/levystone_connectivity_central_asia_2022_0.pdf) (data obrashcheniya: 23.02.2023)
- Orokboev I.* Trans-Afghan Transport Corridor: With Hope for the Future. // Strategy of Uzbekistan. №1. 2021. P. 72-77
- Price G., Hakimi H.* Reconnecting Afghanistan. Lessons from Cross-border Engagement. 2019. Chatham House. URL: <https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/CHHJ7132-Afghanistan-Regional-Engagement-RP-WEB.pdf> (data obrashcheniya: 23.02.2023)
- Roy M.S.* Pakistan's Strategies in Central Asia. Institute for Defence Studies and Analysis (India), 2006. - URL: [https://idsa.in/strategicanalysis/PakistansStrategiesinCentralAsia\\_msroy\\_1006](https://idsa.in/strategicanalysis/PakistansStrategiesinCentralAsia_msroy_1006) (data obrashcheniya: 23.02.2023)
- Umarov A.A.* Afganistan i regional'naya bezopasnost' Central'noj Azii: nachalo XXI veka. Tashkent, 2017.

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Ильдар Харрасович Якубов**, кандидат политических наук, Университет мировой экономики и дипломатии, Ташкент, Узбекистан. (E-mail: [ildaryakubov@gmail.com](mailto:ildaryakubov@gmail.com))

**Идар Н. Якубов**, PhD in Political Science, University of World Economy and Diplomacy, Tashkent, Uzbekistan. (E-mail: [ildaryakubov@gmail.com](mailto:ildaryakubov@gmail.com))