

## РЕГИОНАЛЬНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ / REGIONAL SECURITY

Научная статья / Research article

### Транспортная дипломатия Узбекистана в рамках ШОС

**Р. И. Нуриμβетов**

*Ташкентский государственный университет востоковедения, Ташкент, Узбекистан*

*E-mail: [n.rakhmatulla1977@gmail.com](mailto:n.rakhmatulla1977@gmail.com)*

**Аннотация.** Статья посвящена взаимодействию Республики Узбекистан с Шанхайской организацией сотрудничества в сфере транспорта и транзита. Целью исследования стало выявление особенностей и тенденций развития транспортной дипломатии Узбекистана в ШОС за последние годы. В исследовании были решены следующие задачи: дана оценка потенциалу ШОС в развитии сотрудничества в сфере транспорта и транзита между государствами-членами; выявлены основные проблемы и препятствия, сдерживающие полноценное раскрытие потенциала ШОС в этой области; рассмотрены основные инициативы и предложения Узбекистана, направленные на продвижение стратегических проектов в сфере транспортной взаимосвязанности в рамках Организации. В ходе реализации исследования были использованы системный анализ, контент-анализ, функциональный подход. По результатам работы автор пришел к следующим выводам: географическое расположение Узбекистана и Центральной Азии в целом обуславливает превращение транспортной дипломатии в составной элемент внешней политики страны; с помощью ШОС республика стремится получить политико-дипломатическую поддержку транспортных проектов, имеющих для нее стратегическую значимость для выхода на международные морские торговые пути; Узбекистан видит в дальнейшем расширении ШОС новые возможности для реализации собственной стратегии по усилению межрегиональной взаимосвязанности, в частности, между Центральной и Южной Азией.

**Ключевые слова:** ШОС, Узбекистан, транспорт и транзит, дипломатия, геоэкономика, геополитика.

**Для цитирования:** Нуриμβетов Р.И. Транспортная дипломатия Узбекистана в рамках ШОС // Постсоветские исследования. 2024; 5(7):488-493.

### **Transport diplomacy if Uzbekistan in the SCO.**

**Rakhmatulla I. Nurimbetov**

*Tashkent State University for Oriental Studies, Tashkent, Uzbekistan*

*E-mail: [n.rakhmatulla1977@gmail.com](mailto:n.rakhmatulla1977@gmail.com)*

The article is devoted to the cooperation of the Republic of Uzbekistan with the Shanghai Cooperation Organization in the field of transport and transit. The purpose of the study was to identify the features and main trends of transport diplomacy of Uzbekistan in the SCO in recent years. As part of the study, the following tasks were solved: an assessment was made of the potential of the SCO for promoting the cooperation among member states in the transport sector; the main problems and obstacles hindering the full development of the SCO's potential in this area have been identified; the main initiatives and proposals of Uzbekistan aimed at promoting strategic projects in the field of transport connectivity within the organization were analyzed. During the implementation of the study, system analysis, content analysis, and a functional approach were used. Based on the results of the work, the author came to the following conclusions: the geographical location of Uzbekistan and Central Asia is a main precondition of conducting the proactive transport diplomacy within the country's foreign policy; Uzbekistan seeks via the SCO to gain political and diplomatic support for transport projects that are of strategic importance for itself; the further expansion of the SCO could open new opportunities for Uzbekistan in implementing its connectivity strategy, in particular, between Central and South Asia.

**Key words:** the SCO, Uzbekistan, transport and transit, connectivity, geopolitics, geoeconomics, diplomacy.

**For citation:** Rakhmatulla I. Nurimbetov. Transport diplomacy of Uzbekistan in the SCO // Postsovetskie issledovaniya = Post-Soviet Studies. 2024; 5(7):488-493 (In Russ.)

Особенности географического положения Узбекистана определяют стратегическое предназначение транспортного фактора во внешней политике страны, особенно в нынешних геополитических и геоэкономических условиях. Как отмечал Президент Ш. Мирзиёев, «сегодня Центральная Азия, как и во времена «Великого шелкового пути», вновь может стать «узловым хабом» торгово-экономических и транспортно-транзитных коридоров между Европой и Азией»<sup>1</sup>.

В научной литературе транспортная дипломатия часто классифицируется как интегральный элемент торговой и внешнеэкономической политики государства. Вместе с тем, в последнее время в свете высокой геополитической динамики в мире и вокруг Центральной Азии, в частности, вопросы международного транспортного взаимодействия, особенно создания новых транспортных коридоров, становятся важнейшей задачей внешнеполитической стратегии государств региона. Именно данным фактом обусловлен, на наш взгляд, приоритетный характер транспортной дипломатии в системе внешнеполитической деятельности Республики Узбекистан.

Исходя из этого, как в контексте двусторонних политико-экономических контактов с партнёрами, так и в рамках многостороннего сотрудничества, т.е. с региональными и международными организациями, Ташкент придает огромное значение продвижению своих интересов по усилению транспортной взаимосвязанности. ШОС является одной из важнейших многосторонних площадок для реализации основных целей и задач узбекской транспортной дипломатии.

### Потенциал ШОС в сфере транспорта и транзита

Сама география ШОС обуславливает необходимость широкого развития транспортных коммуникаций. Если посмотреть на карту «шосовского пространства», на Востоке располагается Китай, который является локомотивом международной торговли не только в Евразии, но и в мире в целом, на Юге – Индия, превращающаяся в нового экономического гиганта, на Севере – Россия с крупнейшими в мире запасами природных ресурсов, на Ближнем Востоке – Иран, который с учетом богатейших запасов нефти и газа играет стратегически важную роль, и центр этой большой территории – Центральноазиатский регион с Узбекистаном в самом его сердце.

Однако, огромное пространство ШОС с территорией 35 млн км<sup>2</sup> слабо связано изнутри. Это касается, прежде всего, Центральной Азии, где каждая страна зависит от своих рынков и транзита своих товаров, следующих на мировые рынки [Алимов 2022]. Одновременно, государства Центральной Азии являются одними из наименее «соединенных» экономик в мире. Индикатор связанности в регионе в среднем составляет менее 60% по коэффициенту транспортного доступа в отношении к глобальному ВВП – это самый низкий показатель по данной шкале. Стоимость импорта и экспорта товаров в Центральной Азии остается высокой, что подрывает их конкурентоспособность за рубежом и повышает стоимость импортных товаров для местных потребителей. Например, себестоимость доставки контейнера в Шанхай из любой страны Центральной Азии более чем в пять раз превышает стоимость его транспортировки из Польши или Турции<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>Выступление Президента Шавката Мирзиёева на церемонии открытия третьей Китайской международной выставки импортных товаров. 04.11.2020 // URL: <https://president.uz/ru/lists/view/3932>

<sup>2</sup>World Bank Press-Release. APRIL 2, 2021. Improving Transport Connectivity in Central Asia Requires a Coherent Approach URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2021/04/02/improving-transport-connectivity-in-central-asia-requires-a-coherent-approach>

В транспортно-коммуникационном плане Центральная Азия практически оторвана от Южной Азии, где расположены Индия и Пакистан. Это остается основным препятствием на пути расширения торговых связей Узбекистана и других стран региона с партнерами из Южной Азии. Например, доля стран Центральной Азии во внешней торговле Индии остается весьма низкой – всего 1,1%<sup>1</sup>.

### **География как предусловие для проведения Узбекистаном проактивной транспортной дипломатии**

В новых геополитических и геэкономических условиях растет востребованность Центральной Азии в качестве транзитного хаба. Выгоды транзитного положения региона на пути движения товаров, услуг и пассажиров очевидны. В странах, непосредственно граничащих с Центральной Азией или географически сопредельных с ними, проживает около 3 млрд. чел. [Камынин, Лазарева, Лапенко, Лямзин 2017].

Как государству, которому нужно пересекать территорию как минимум двух стран для доступа к международным морским торговым портам, усиление транспортной взаимосвязанности на пространстве ШОС является жизненно важной задачей: 98% общего объема грузоперевозок страны приходится на страны ШОС.<sup>2</sup> Данная объективная необходимость определяет чрезвычайную актуальность и приоритетность вопроса транспортных связей в геостратегии Узбекистана и, в частности, в его подходах к развитию сотрудничества с Шанхайской организацией сотрудничества. Исходя из этого, республика реализует свою транспортную дипломатию в рамках Организации по следующим приоритетным направлениям.

**Первое** – активное продвижение на площадке ШОС вопроса создания новых транспортных коридоров, прежде всего, строительства железных дорог «Узбекистан –

Кыргызстан – Китай», «Мазари Шариф – Герат».

В частности, Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев на своем первом же саммите ШОС в Астане в 2017 г. заявил о стратегической важности ж/д коридора «Узбекистан – Кыргызстан – Китай», указав, что данное направление является наиболее коротким путем выхода страны Центральной Азии на мировые рынки.

С тех пор глава Узбекистана на всех саммитах ШОС и других международных форумах подчеркивает этот проект как один из наиболее актуальных и перспективных транспортных коридоров для всего региона. Такая последовательная линия начала давать свои результаты. Так, накануне Самаркандского саммита ШОС, 14 сентября 2022 г., Министерство транспорта Республики Узбекистан, Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики, Государственный комитет по развитию и реформам Китайской Народной Республики подписали трехсторонний меморандум по проекту строительства железной дороги «Узбекистан-Кыргызстан-Китай»<sup>3</sup>. Логическим продолжением стало подписание 6 июня 2024 г. в г. Пекине уже трехстороннего межправительственного соглашения по реализации указанного проекта. Соглашение устанавливает основные принципы и механизмы сотрудничества между тремя странами, включая финансирование, строительство, эксплуатацию и техническое обслуживание железной дороги<sup>4</sup>.

Данный проект, включенный в китайскую инициативу «Пояс и Путь», имеет ряд преимуществ: это кратчайший путь из Китая в Европу и страны Ближнего Востока. Запуск железной дороги позволит сократить расстояние на 900 км и время доставки на 7-8 дней по сравнению с существующими маршрутами. Для

<sup>3</sup>Пресс-релиз Министерства транспорта Республики Узбекистан. 15.09.2022г. // URL: <https://mintrans.uz/uz/news/ozbekiston-qirgiziston-hitoy-temir-jol-qurilishi-lojihasi-bojicha-hamkorlik-togrisida-uch-tonmonlama-bitim-imzolandi>.

<sup>4</sup> Пресс-релиз Министерства транспорта Кыргызской Республики. 6 июня 2024 г. URL: <https://www.gov.kg/ru/post/s/24279-kyrgyzstan-kytai-zana-ozbekstandyn-ortosunda-kytai-kyrgyzstan-ozbekstan-temir-zolun-kuruu-zonundo-makuldasuuga-kol-koyuunun-rasmii-azemi-bolup-ottu>

<sup>1</sup>Renewing Economic Relations Between India and Central Asia. 16 February 2022. URL:

// <https://ucentralasia.org/news/2022/february/renewing-economic-relations-between-india-and-central-asia>

<sup>2</sup> ШОС и транспорт – возрождение величия Шёлкового пути. 14.09.2022 // URL: <https://review.uz/post/shos-i-transport-vozrojenie-velichiya-shyolkovogo-puti>.

Узбекистана реализация проекта предоставляет ряд преимуществ. *Во-первых*, превратит его в одного из ключевых игроков транспортной геополитики Центральной Евразии, резко усилив его транзитный потенциал. *Во-вторых*, станет мощным драйвером развития торговли и формирования новых источников роста. *В-третьих*, в последующем эта железная дорога соединится с железнодорожными сетями Туркменистана, Ирана и Турции и может привести к формированию новой трансконтинентальной транспортной системы в Евразии.

Еще один приоритет транспортной дипломатии Узбекистана в рамках ШОС – это проект строительства железной дороги «Термез-Кабул-Мазари-Шариф-Герат». По мнению узбекских экспертов, при его запуске трансафганский коридор станет кратчайшим маршрутом стран Центральной Азии для выхода к Индийскому океану через пакистанские порты Карачи и Гвадар. Новая железная дорога позволит перевозить до 20 млн т грузов в год, что снижает затраты на транспортировку на 30-35%<sup>1</sup>.

Вместе с тем, из-за продолжающейся сложной ситуации в Афганистане и ряда других технических и финансовых факторов, начало практических работ по строительству железной дороги затягивается. Тем не менее, официальный Ташкент предпринимает активные дипломатические усилия в этом направлении, не только вместе с Афганистаном и Пакистаном, но и с третьими заинтересованными участниками. В частности, в последнее время Россия в рамках нового внешнеполитического курса «разворот на Восток» также начинает проявлять интерес к данному проекту. Так, по мнению российского эксперта А.Князева, данный маршрут уверенно рассматривается как дополнительный коридор, благодаря которому Россия диверсифицирует южное

направление с выходами как в иранские, так и в пакистанские порты, дополняя МТК Север–Юг<sup>2</sup>. В ходе своего государственного визита в Узбекистан 26-28 мая 2024 г., Президент Владимир Путин подтвердил заинтересованность Москвы в трансафганском проекте.

В итоговом Совместном заявлении Президентов Республики Узбекистан и Российской Федерации дали положительную оценку итогам первого заседания рабочей группы по развитию мультимодального транспортного коридора «Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан», состоявшегося 23 апреля 2024 г. в г. Термезе<sup>3</sup>.

На этом основании можно предположить, что Россия и в рамках ШОС будет отныне активно поддерживать усилия Узбекистана по продвижению трансафганского железнодорожного коридора. В этой связи геостратегическая значимость данного проекта в транспортной дипломатии Ташкенте будет только возрастать. *Во-первых*, железная дорога напрямую связывает центральноазиатский регион с Южной Азией и обеспечивает доступ к портам Индийского океана. Диверсификация транспортных коридоров имеет стратегическое значение для государств Центральной Азии в контексте того, что она с точки зрения географии является достаточно «закрытым» регионом с ограниченными возможностями для развития международной торговли. *Во-вторых*, строительство и запуск железной дороги открывает широкие перспективы для политической, экономической и финансовой стабилизации Афганистана, а также его интеграции с Центральной Азией через усиление торговых и экономических связей. В более широком геополитическом контексте, если строительство железной дороги начнется и иностранные банки готовы будут предоставить кредиты, то это будет равносильно международному признанию талибов [Yann Alix, 2022].

<sup>1</sup>А. Незматов, Почему важно вовлечь Афганистан в орбиту экономики Центральной Азии?, URL: <http://www.isrs.uz/ru/smti-ekspertlari-sharhlari/pocemu-vazno-vovlecafganistan-v-orbitu-ekonomiki-centralnoj-azii> (15.02.2021); А.Кадыров. Интеграция транспортных систем государств ШОС – главный лейтмотив транспортной стратегии Узбекистана. 17.09.2021// URL: <https://isrs.uz/ru/smti-ekspertlari-sharhlari/integracia-transportnyh-sistem-gosudarstv-sos-glavnyj-lejtmotiv-transportnoj-strategii-uzbekistana>

<sup>2</sup>В.Панфилова. Москва и Ташкент собираются строить Трансафганскую дорогу. Независимая газета. 22.02.2024 // URL: [https://www.ng.ru/cis/2024-02-22/5\\_8960-i\\_cis2.html](https://www.ng.ru/cis/2024-02-22/5_8960-i_cis2.html)

<sup>3</sup>Совместное заявление Президента Республики Узбекистан Ш.М.Мирзиёева и Президента Российской Федерации В.В.Путина и . 27 мая 2024 года.

Помимо того, что регионы и страны ШОС не связаны между собой транспортно-коммуникационными системами, в рамках Организации очень слабо развиты правовые основы и механизмы сотрудничества в этой области. В результате взаимодействие в сфере транспорта и транзита продолжает сталкиваться с рядом проблем и препятствий технического, таможенного и административного характера. Отсутствие механизма защиты иностранных инвестиций, направляемых на развитие транспортной сети, а также порядка разрешения возникших споров также сдерживает развитие сотрудничества в области транспортной инфраструктуры в странах ШОС. Но самой главной проблемой является отсутствие политического консенсуса внутри Организации относительно развития транспортных проектов и механизмов их финансирования [Чжан Сяолин, Лян Иньчжа 2021: 56-61].

В этой связи, **вторым ключевым направлением** транспортной дипломатии Узбекистана в ШОС является формирование и укрепление договорно-правовой базы и институциональных основ сотрудничества Организации в сфере транспорта и транзита. Узбекская сторона принимает активное участие в разработке международных соглашений и концептуальных программ, принимаемых в этой сфере в рамках Организации. В частности, в ходе Самаркандского саммита в 2022 г. была утверждена Концепция сотрудничества государств – членов ШОС по развитию взаимосвязанности и созданию эффективных транспортных коридоров, инициированная узбекской стороной. Реализация данного документа наряду с координацией политики с другими региональными институтами будет способствовать развитию транспортно-логистической инфраструктуры, укреплению региональной связанности и интегрированности экономических систем, а также стимулированию всеобъемлющего пространственного развития [Михневич 2022: 35-53].

Ташкент также является активным сторонником расширения практических форматов транспортного взаимодействия в рамках ШОС. Еще в 2004 г. по его предложению была создана Рабочая группа Организации по развитию транспортного и транзитного потенциала. Узбекская сторона

является постоянным председателем данного механизма.

Наряду с этим, Узбекистан стал инициатором учреждения механизма Встреч руководителей железнодорожных администраций (железных дорог) государств-членов ШОС в 2018 г. С тех пор этот формат сотрудничества приобрел регулярный характер и в его рамках обсуждаются широкие вопросы многостороннего взаимодействия государств-членов Организации в железнодорожной сфере.

Идея регулярного проведения Транспортного форума ШОС также принадлежит Президенту Республики Узбекистан Ш. Мирзиёеву. На Первом Транспортном Форуме Организации 1 ноября 2023 г. в Ташкенте, делегации из 15 стран обсудили потенциал развития транспортно-логистической сферы на пространстве ШОС, возможности цифровизации транспортного сектора, обменялись мнениями о лучших практиках формирования устойчивых цепочек поставок грузов, реализации существующих инфраструктурных проектов и обеспечении устойчивого экономического роста в сфере транспорта и коммуникаций<sup>1</sup>.

**Заключение.** В целом, транспортная дипломатия Узбекистана в рамках ШОС выделяется своей проактивностью и прагматичностью. Это, с одной стороны, обусловлено необходимостью преодоления “географической замкнутости” страны и реализации в этой связи проактивной транспортной дипломатии, с другой – новыми возможностями ШОС для продвижения взаимосвязанности на пространстве Евразии в условиях продолжающегося расширения Организации.

В то же время, как показывают анализы и наблюдения, важные инициативы и проекты, обсуждаемые на шосовской площадке, имеют низкую степень реализации из-за отсутствия консенсуса среди государств-членов ШОС по вопросам транспортного сотрудничества в стратегическом контексте.

Тем не менее, с учётом расширения состава и повышения международного авторитета

<sup>1</sup> Официальный сайт ШОС: <https://rus.sectscsco.org/20231102/Pervyy-Mezhdunarodnyy-transportnyy-forum-ShOS--964825.html>

Организации, её значимость в качестве многосторонней платформы, в том числе для координации и реализации крупных транспортных проектов на Евразийском пространстве будет только возрастать. В этой связи, на наш взгляд, ШОС и в будущем останется одним из ключевых векторов в стратегии Ташкента по усилению международной транспортной взаимосвязанности.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Алимов Р.К.* Шанхайская организация сотрудничества: от Шанхая до Душанбе. Душанбе «ЭР-граф» -2022. 251 с.
- Быков А.И.* Экономическое сотрудничество в рамках ШОС: основные направления и перспективы развития: монография. Издательство «ФЛИНТА». 2021. 3-е изд., стер. 232 с.
- Михневич С.В.* Шанхайская организация сотрудничества в 2022 г.: экономическая повестка председательства Узбекистана и перспективы развития организации. Вестник Поволжского института управления. 2022. Том 22. № 5, с.35-53.
- Центральная Азия на рубеже XX–XXI веков: политика, экономика, безопасность Учебное пособие. Екатеринбург. Издательство Уральского университета 2017. Авторы: Камынин Владимир Дмитриевич Лазарева Елена Владимировна Лапенко Марина Владимировна Лямзин Андрей Валерьевич. 178 с.
- Чжан Сяолин, Лян Иньчжа.* 20 лет ШОС: к вопросу о транспортном сотрудничестве на пространстве ШОС // Журнал «социально-экономические отношения в современной России». Т. 11. № 4. 2021. С. 56-61.
- Ampleman L.* Transport Geopolitics Decoding and Understanding Transport as a Source of Conflicts, ISBN 978-981-16-4966-0 ISBN 978-981-16-4967-7, 2021.

### REFERENCES

- Alimov R.K.* SHanhajskaya organizaciya sotrudnichestva: ot SHanhaya do Dushanbe. Dushanbe «ER-graf» -2022. 251 s.
- Ampleman L.* Transport Geopolitics Decoding and Understanding Transport as a Source of Conflicts, ISBN 978-981-16-4966-0 ISBN 978-981-16-4967-7, 2021.
- Bykov A.I.* Ekonomicheskoe sotrudnichestvo v ramkah SHOS: osnovnye napravleniya i perspektivy razvitiya: monografiya. Izdatel'stvo «FLINTA». 2021. 3-e izd., ster. 232 s.
- Central'naya Aziya na rubezhe HKH–HKHI vekov: politika, ekonomika, bezopasnost' Uchebnoe posobie. Ekaterinburg. Izdatel'stvo Ural'skogo universiteta 2017. Avtory: Kamynin Vladimir Dmitrievich Lazareva Elena Vladimirovna Lapenko Marina Vladimirovna Lyamzin Andrej Valer'evich. 178 s.
- CHzhan Syaolin, Lyan In'chzha.* 20 let SHOS: k voprosu o transportnom sotrudnichestve na prostranstve SHOS // ZHurnal «social'no-ekonomicheskie otnosheniya v sovremennoj Rossii». T. 11. № 4. 2021. S. 56-61.
- Mihnevich S.V.* SHanhajskaya organizaciya sotrudnichestva v 2022 g.: ekonomicheskaya povestka predsedatel'stva Uzbekistana i perspektivy razvitiya organizacii. Vestnik Povolzhskogo instituta upravleniya. 2022. Tom 22. № 5, s.35-53.

### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Нуриббетов Рахматулла Ибрагимович**, д.ф.п.н. (PhD), исследователь Ташкентского государственного университета востоковедения, Ташкент, Узбекистан. E-mail: [n.rakhmatulla1977@gmail.com](mailto:n.rakhmatulla1977@gmail.com)

**Rakhmatulla I. Nurimbetov**, PhD in politics, researcher of the Tashkent State University of Oriental Studies. E-mail: [n.rakhmatulla1977@gmail.com](mailto:n.rakhmatulla1977@gmail.com)