

ISSN: 2181-9416



ЮРИСТ АХБОРОТНОМАСИ

ВЕСТНИК ЮРИСТА * LAWYER HERALD

ҲУҚУҚИЙ, ИЖТИМОИЙ, ИЛМИЙ-АМАЛИЙ ЖУРНАЛ



CYBERLENINKA

НАУЧНАЯ ЭЛЕКТРОННАЯ
БИБЛИОТЕКА
LIBRARY.RU

ISSN 2181-9416
Doi Journal 10.26739/2181-9416

ЮРИСТ АХБОРОТНОМАСИ

2 СОН, 1 ЖИЛД

ВЕСТНИК ЮРИСТА

НОМЕР 2, ВЫПУСК 1

LAWYER HERALD

VOLUME 2, ISSUE 1



TOSHKENT-2022

Мундарижа

КОНСТИТУЦИЯВИЙ ҲУҚУҚ. МАЪМУРИЙ ҲУҚУҚ.
МОЛИЯ ВА БОЖХОНА ҲУҚУҚИ

- 1. БАҲРОНОВ Шерзод Холмуродович**
НОРМА ИЖОДҚОРЛИГИДА ЭКОЛОГИК ТАЛАБЛАР ҲИСОБГА ОЛИНИШНИ
ТАЪМИНЛАШНИНГ ҲУҚУҚИЙ МЕХАНИЗМИ 8
- 2. НЕМАТОВ Жўрабек Нематиллоевич**
ЎЗБЕКИСТОНДА ҲИМОЯ ОРДЕРИНИНГ МАЪМУРИЙ АКТ МИСОЛИДАГИ
МАЪМУРИЙ-ҲУҚУҚИЙ ЖИҲАТЛАРИ ТАҲЛИЛИ 16
- 3. РАБИЕВ Шерзод Миржалилович, АЗИЗОВ Бунёд Мавлонович**
МАЪМУРИЙ МАЪМУРИЙ ТАРТИБ-ТАОМИЛЛАРНИ АМАЛГА ОШИРИШДА “МАЪМУРИЙ
КЎМАКЛАШ”НИНГ АҲАМИЯТИ ВА УНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ ЗАРУРАТИ 22

ФУҚАРОЛИК ҲУҚУҚИ. ИҚТИСОДИЙ ПРОЦЕССУАЛ ҲУҚУҚИ.
ҲАКАМЛИК ЖАРАЁНИ ВА МЕДИАЦИЯ

- 4. ОКЮЛОВ Омонбой**
“СНОСЛАР” ЖАРАЁНИДА ХАР БИР МУЛҚДОР ҲУҚУҚЛАРИ ВА ҚОНУНИЙ
МАНФААТЛАРИ ТАЪМИНЛАНИШИ ШАРТ 30
- 5. ГУЛЯМОВ Саид Саидахарович, БОЗАРОВ Сардор Сохибжонович**
ВОПРОСЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В СФЕРЕ
ЗДРАВООХРАНЕНИЯ 36
- 6. АЧИЛОВА Liliya Ilxomovna**
VIRTUAL TURIZMNI TASHKIL ETISHNING HUQUQIY JIHATLARI 43
- 7. МУРОТОВ Журабек Сафарович**
ИНДИВИДУАЛЛАШТИРИШ ВОСИТАЛАРИГА (ТОВАР, ХИЗМАТ) БЎЛГАН ҲУҚУҚЛАР . 50
- 8. ВОСТРИКОВА Виктория Сергеевна, ЧЕРКАШИНА Ирина Александровна**
ДОКТРИНА ФРУСТРАЦИИ НА ПРИМЕРЕ РЕШЕНИЯ ВЕРХОВНОГО СУДА
СОЕДИНЕННОГО КОРОЛЕВСТВА 55
- 9. АБРОРОВА Камола Саидмухторовна**
ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО КОММЕРЧЕСКОГО АРБИТРАЖА
В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН 63

МЕҲНАТ ҲУҚУҚИ. ИЖТИМОИЙ ТАЪМИНОТ ҲУҚУҚИ

- 10. МАДРАҲИМОВА Гулжаҳон Рузимбой қизи**
ЙИЛЛИК ҲАҚ ТўЛАНДИГАН МЕҲНАТ ТАЪТИЛИНИ ҚўЛЛАШ АМАЛИЁТИ
ВА ТАРТИБГА СОЛУВЧИ НОРМАТИВ-ҲУҚУҚИЙ АСОСЛАР
(РИВОЖЛАНГАН ХОРИЖ ДАВЛАТЛАРИ ТАЖРИБАСИ МИСОЛИДА) 70

ЖИНОЯТ ҲУҚУҚИ, ҲУҚУҚБУЗАРЛИКЛАРНИНГ ОЛДИНИ ОЛИШ.
КРИМИНОЛОГИЯ. ЖИНОЯТ-ИЖРОИЯ ҲУҚУҚИ

- 11. ИБРОҲИМОВ Жамшид Абдуғофур ўғли**
ТЕРРОРИЗМНИ МОЛИЯЛАШТИРИШ ЖИНОЯТИ УЧУН ЖАВОБГАРЛИК ВА УНИ
ТАКОМИЛЛАШТИРИШ ИСТИҚБОЛЛАРИ 79
- 12. ВОХИДОВ Маҳкам Мубинович**
ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ПРАВОВЫХ ОСНОВ ВОССТАНОВЛЕНИЯ
НАРУШЕННЫХ ПРАВ ЖЕРТВ ПРЕСТУПЛЕНИЙ И ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЯ ВЛАСТЬЮ В
РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН 86

13. ИСЛОМОВ Бунёд Очилович ОБСТОЯТЕЛЬСТВА, СМЯГЧАЮЩИЕ НАКАЗАНИЕ И ИСКЛЮЧАЮЩИЕ ПРЕСТУПНОСТЬ ДЕЯНИЯ ПО УГОЛОВНОМУ КОДЕКСУ РЕСПУБЛИКИ БОЛГАРИЯ (СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ)	92
--	----

14. БОЙДЕДАЕВ Садирдин Абдусатторович КОРРУПЦИЯГА ҚАРШИ КУРАШИШНИНГ ИЖТИМОИЙ ЗАРУРАТИ	99
---	----

**ЖИНОЯТ ПРОЦЕССИ. КРИМИНАЛИСТИКА,
ТЕЗКОР-ҚИДИРУВ ҲУҚУҚ ВА СУД ЭКСПЕРТИЗАСИ**

15. АБДУЛЛАЕВ Рустам Кахраманович ҲОДИСА СОДИР БЎЛГАН ЖОЙНИ КЎЗДАН КЕЧИРИШНИНГ КРИМИНАЛИСТИК ТАЪМИНОТИ САМАРАДОРЛИГИНИ БАҲОЛАШ МЕЗОНЛАРИ	107
---	-----

16. ЧУРЯКОВ Эркин Ибрагимович СУД-БАЛЛИСТИКА ЭКСПЕРТИЗАСИДА ЭКСПЕРТ ЭКСПЕРИМЕНТИНИНГ ЎРНИ	114
---	-----

ХАЛҚАРО ҲУҚУҚ ВА ИНСОН ҲУҚУҚЛАРИ

17. РАХМАНОВ Шухрат Наимович ЕВРОПА ИТТИФОҚИДА МИГРАЦИЯВИЙ ЖАРАЁНЛАРНИ ТАРТИБГА СОЛИШНИНГ ШАРТНОМАВИЙ-ҲУҚУҚИЙ МАСАЛАЛАРИ.....	119
--	-----

18. USMANOVA Surayo YEVROPA ITTIFOQIDA TURIZM: OMMAVIY HUQUQIY JIHATLARI TANLILI.....	126
---	-----

19. ХАМДАМОВА Фируза ПРАВОВОЙ СТАТУС РОБОТОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ ГУМАНИТАРНОМ ПРАВЕ.....	131
--	-----

20. КАРИМОВ Оятилло Халимович ПОНЯТИЙНЫЙ АНАЛИЗ ЭКСТРАДИЦИИ В МЕЖДУНАРОДНОМ И НАЦИОНАЛЬНОМ ПРАВЕ: СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ.....	135
--	-----

21. АЪЗАМХУЖАЕВ Умидхон Шавкат угли МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННЫХ СВЯЗЕЙ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ И ЕВРОПЫ.....	141
--	-----

22. ОЧИЛОВ Шермат Рашидович ТЕРРОРИЗМГА ҚАРШИ КУРАШДА МИНТАҚАВИЙ ҲАМКОРЛИКНИНГ ХАЛҚАРО-ҲУҚУҚИЙ ЖИҲАТЛАРИ	149
---	-----

23. САЛИЕВА Шахсанем Уснатдиновна ФОРМИРОВАНИЕ ЦИФРОВЫХ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ	154
--	-----

24. МИРЗАМУРОДОВ Шохрух Олимович МЕЖДУНАРОДНОЕ ДОГОВОРНО-ПРАВОВОЕ ЗАКРЕПЛЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИНТЕГРАЦИИ В ЦЕНТРАЛЬНО И ЮЖНОАЗИТСКОМ МАКРОРЕГИОНЕ В РАМКАХ ШОС	161
---	-----

ҲУҚУҚИЙ АМАЛИЁТ ВА ХОРИЖИЙ ТАЖРИБА

25. NAITO Shintaro OVERVIEW OF DRAFTING LEGISLATIVE BILLS IN JAPAN—FOCUSING ON AVOIDING INCONSISTENCY IN LAWS.....	169
---	-----

26. ТОЖИЕВ Фурқат Шомуродович ЮРИДИҚ ХИЗМАТЛАР ФАОЛИЯТИДА ҲУҚУҚИЙ ТЕХНОЛОГИЯЛАРНИ ҚЎЛЛАШНИНГ НАЗАРИЙ-ҲУҚУҚИЙ МУАММОЛАРИ: ЎЗБЕКИСТОН МИСОЛИДА	184
---	-----

27. ИЛЬЯСОВ Улугбек Бахтиёрович ОСНОВНЫЕ НОВЕЛЛЫ ИНВЕСТИЦИОННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА НОВОГО УЗБЕКИСТАНА	190
---	-----

ЮРИСТ АХБОРОТНОМАСИ ВЕСТНИК ЮРИСТА LAWYER HERALD

АЪЗАМХУЖАЕВ Умидхон Шавкат угли
Самостоятельный соискатель
E-mail: umid.uzbek@gmail.com

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННЫХ СВЯЗЕЙ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ И ЕВРОПЫ

For citation (иктибос келтириш учун, для цитирования): Аъзамхужаев У.Ш. Международно-правовые основы транспортно-коммуникационных связей стран Центральной Азии и Европы // Юрист ахборотномаси – Вестник юриста – Lawyer herald. № 2 (2022) С. 141-148.

 2 (2022) DOI <http://dx.doi.org/10.26739/2181-9416-2022-2-21>

АННОТАЦИЯ

В настоящей статье рассмотрены актуальные вопросы международно-правового регулирования статуса транспортно-коммуникационных связей стран Центральной Азии и Европы. В частности, в статье обращено особое внимание возникновению проблематики, конкретным шагам стран по регулированию предмета вопроса. Особо обращено внимание статусу ТРАСЕКА – главного транспортного проекта сторон. На основе проведенного анализа выделены ряд теоретических заключений и выдвинуты отдельные предложения практического характера.

Ключевые слова: транспорт, транспортные коридоры, транспортные коммуникации, международное право, договор, соглашение, INOGATE, ТРАСЕКА, Центральная Азия, Европа, Европейский Союз, ООН, Узбекистан.

АЪЗАМХУЖАЕВ Умидхон Шавкат угли
Мустақил тадқиқотчи
E-mail: umid.uzbek@gmail.com

МАРКАЗИЙ ОСИЁ ВА ЕВРОПА ДАВЛАТЛАРИДА ХАЛҚАРО ҲУҚУҚИЙ ТРАНСПОРТ ВА АЛОҚА МУНОСАБАТЛАРИ АСОСЛАРИ

АННОТАЦИЯ

Ушбу мақолада Марказий Осиё ва Европа мамлакатлари ўртасидаги транспорт-коммуникация алоқалари ҳолатини халқаро ҳуқуқий тартибга солишнинг долзарб масалалари муҳокама қилинади. Хусусан, мақолада муаммолар пайдо бўлиши, мамлакатлар томонидан мавзунини тартибга солиш бўйича амалга оширилаётган аниқ қадамларга алоҳида эътибор қаратилган. Томонлар асосий транспорт лойиҳаси бўлган ТРАСЕКА мақомига алоҳида эътибор қаратилди. Амалга оширилган таҳлиллар асосида бир қатор назарий хулосалар чиқарилиб, алоҳида амалий таклифлар илгари сурилди.

Калит сўзлар: транспорт, транспорт йўлаклари, транспорт коммуникациялари, халқаро ҳуқуқ, шартнома, келишув, ИНОГАТЕ, ТРАСЕКА, Марказий Осиё, Европа, Европа Иттифоқи, БМТ, Ўзбекистон.

AZAMKHUJAYEV Umidkhon
Independent Researcher
E-mail: umid.uzbek@gmail.com

INTERNATIONAL LEGAL BASES OF TRANSPORT AND COMMUNICATION RELATIONS COUNTRIES OF CENTRAL ASIA AND EUROPE

ANNOTATION

This article discusses topical issues of international legal regulation of the status of transport and communication links between the countries of Central Asia and Europe. In particular, the article pays special attention to the emergence of problems, specific steps taken by countries to regulate the subject matter. Particular attention was drawn to the status of TRACECA, the main transport project of the parties. On the basis of the analysis carried out, a number of theoretical conclusions were singled out and separate applied proposals were put forward.

Keywords: transport, transport corridors, transport communications, international law, treaty, agreement, INOGATE, TRACECA, Central Asia, Europe, European Union, UN, Uzbekistan.

В современных условиях глобализации возрастает роль транспортных коммуникаций, транспортная и коммуникационная составляющие стали неотъемлемыми частями внутренней и внешней политики государств, поскольку «значительно возрастает системообразующая роль транспортных коммуникаций» [1, С.56].

Для государств Центральной Азии использование потенциала транспортных коммуникаций имеет важное значение с экономической, географической и стратегической точек зрения [2]. В частности, Президент Республики Узбекистан Ш.М. Мирзиёев в своем выступлении на 15-м саммите Организации экономического сотрудничества в частности отметил необходимость, «более эффективного использования имеющихся и создание новых транспортных коридоров в нашем регионе», особо подчеркнув, что «в данном контексте представляется важным найти конкретные решения по ряду насущных вопросов. Прежде всего это – создание межрегиональных транзитных узлов, развитие современной транспортной и дорожной инфраструктуры, оптимизация транспортных и транзитных тарифов и предоставление дополнительных скидок, упрощение условий для международных грузовых и пассажирских перевозок, внедрение цифровизации в транспортную отрасль. Для реализации этих планов целесообразно разработать региональную стратегию, направленную на развитие транспортно-коммуникационных связей и расширение транзитного потенциала наших государств» [3].

С географической точки зрения наблюдается несколько частично совпадающих, но несогласованных стратегических международных транспортных коридоров, проходящих по территории Евразийского континента и концентрирующихся на Центральной Азии [4, С.4]. В этой связи необходимым условием экономической интеграции стран Центральной Азии в международное транспортное разделение труда станет осуществление единой консолидированной политики, разработанной с учетом стратегических интересов стран региона.

Пути сообщения Центральной Азии долгое время остаются нерешенной проблемой. Вместо транспортной сети типа решетки, адекватной конкурентной рыночной экономике, уже созданной в большинстве европейских стран еще в прошлом веке, в Центральной Азии мы имеем не «решетку», а небольшой «кустик», и это следствие реализации многолетней ресурсно ориентированной стратегии. Конфигурация железнодорожной сети за те годы

приобрела вид «веточки» с ответвлениями к месторождениям нефти, газа, угля, руд и т.п. [5, С.108] Как справедливо считает профессор Института перспективных исследований (Москва) Н. Зиядуллаев, «богатые природные ресурсы Центральной Азии оказались в замкнутом транспортном пространстве с ограниченными выходами на мировые рынки и сравнительно слабо развитой сетью коммуникаций, особенно внешних» [6, С.12]. В связи с этим, Президент Республики Узбекистан Ш.М. Мирзиёев в своем выступлении на 75-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН, в частности, весьма справедливо отметил, что «сегодня перед государствами Центральной Азии стоит важная стратегическая задача – обеспечить глубокую интеграцию нашего региона в глобальные экономические, транспортные и транзитные коридоры» [7].

В связи с вышесказанными, отметим, что транспортная стратегия Центральной Азии должна состоять как минимум из двух блоков – для европейской части и для азиатской части.

Пока действует несколько частично совпадающих, но несогласованных стратегических международных транспортных коридоров, проходящих по территории Евразийского континента и концентрирующихся на Центральной Азии [4, С.4]. Именно с этих позиций, т.е. с учетом интеграции экономик стран Центральноазиатского региона и решения стратегических задач вхождения их в мировое сообщество, необходимо обеспечить реконструкцию и развитие каждого вида транспорта региона.

Развитие транспортной составляющей центральноазиатского региона невозможно только с участием стран Центральной Азии, т.е. без привлечения сторонних акторов. В этой связи опыт ЕС и, самое главное, его желание участвовать в диверсификации транспортных коммуникаций Центральной Азии должен быть рассмотрен с учетом экономических интересов.

Несмотря на сравнительную географическую удаленность, для ЕС особое значение приобрели регионы Центральной Азии и Кавказа как зона энергетических и транспортных интересов [8, С.77-79]. На начальном этапе роль ЕС в сравнении с другими внешними акторами была более слабой, а ее стратегии, разработанные по Центральной Азии, оказались провальными [9, С.54-65], [10, С.18-29]. Однако в новой Стратегии ЕС 2007 г. сотрудничества со странами Центральной Азии были поставлены конкретные задачи в области энергетики, транспорта, экологии, экономики; во многом она имеет черты конкретного страноведческого характера, и в ней не содержится старого ограничительного подхода к республикам Центральной Азии [11, С.7-17], [12, С.113-135].

В новой стратегии намечено, что для решения особо важных проблем ЕС намерен организовать регулярный «энергетический диалог» со странами Центральной Азии [13, С.11], в рамках которого предусматривается развитие транспортной составляющей. В документе четко указано: «В рамках программы INOGATE [14] и ТРАСЕКА [15], которая финансируется Инструментом сотрудничества в области развития (DCI) и Европейским инструментом добрососедства и партнерства (ENPI), ЕС будет способствовать развитию и расширению региональной инфраструктуры в сферах транспорта, энергетики и торговли, чтобы лучше использовать экономический потенциал Центральной Азии, не в самую последнюю очередь за счет улучшенного регионального сотрудничества» [16].

Международный транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) представляет собой мультимодальный комплекс транспортной системы стран региона, имеющий целью развитие торгово-экономических отношений и транспортного сообщения между странами и регионами, что является весомым вкладом в возрождение одного из известнейших исторических маршрутов Великого Шелкового пути [17].

Таким образом, можно считать, что важными целями ЕС в транспортном секторе обозначены развитие трансъевропейских инфраструктур, географическая диверсификация поставок энергоресурсов, обеспечение их безопасности и стабильности [18].

Каспийский регион и Центральная Азия представляют для Европейского Союза особую важность в условиях ведущейся жесткой конкурентной борьбы за доступ к энергетическим ресурсам стран региона. Отмечая огромный потенциал в развитии торгово-экономических отношений со странами Центральной Азии и Кавказа, ЕС уделяет особое внимание развитию

альтернативных транспортных коридоров и коммуникаций, которые могли бы позволить использовать этот потенциал. «Европейский союз заинтересован в обеспечении прямого доступа к ресурсам региона» [19, С.99].

Европейский Союз еще в мае 1993 г. на специальной конференции в Брюсселе с участием представителей пяти стран Центральной Азии и трех стран Кавказа разработал в рамках программы ТАСИС проект ТРАСЕКА, призванный соединить Европу и Центральноазиатский регион транспортно-коммуникационным коридором, возрождая тем самым один из маршрутов Великого Шелкового пути. Как отмечает азербайджанский аналитик Н. Арабов, «это послужило хорошим стимулом для таких молодых независимых государств, как Узбекистан, Казахстан, Кыргызстан, Азербайджан и других, в плане возможности интеграции в мировое сообщество» [20, С.53].

По итогам конференции была принята «Брюссельская декларация», где были определены приоритеты в осуществлении проекта, такие как железные дороги, морские пути, автомобильные дороги и перевозки, торговля и коммерция. В 1995-96 гг. Европейский Союз выделил 12 млн экю для реализации 14 проектов в рамках ТРАСЕКА [21, С.20].

Программа ТРАСЕКА соответствует глобальной стратегии Европейского Союза относительно стран Центральной Азии и Кавказа и преследует следующие цели:

- оказывать поддержку политической и экономической независимости республик путем увеличения возможности их выхода на европейский и мировой рынки через альтернативные транспортные маршруты;
- способствовать дальнейшему региональному сотрудничеству между республиками;
- усиливать использование программы ТАСИС, ТРАСЕКА в качестве катализатора для привлечения международных финансовых учреждений и частных инвесторов;
- связать маршрут ТРАСЕКА с трансъевропейскими сетями.

С 1996 по 1998 г. к ТРАСЕКА присоединились Украина, Монголия и Молдова. В сентябре 1997 г. от президентов Азербайджанской Республики и Грузии поступило совместное предложение провести на Кавказе в начале 1998 г. конференцию на уровне президентов с целью подписания Многостороннего транспортного соглашения, подготовленного в рамках программы ТРАСЕКА. При поддержке программы ТАСИС-ТРАСЕКА ЕС результатом этой инициативы явилось проведение международной конференции «ТРАСЕКА – восстановление исторического Шелкового пути», которая прошла 8 сентября 1998 г. в г. Баку (Азербайджан). Наиболее важным результатом этой конференции явилось подписание Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора «Европа – Кавказ – Азия» (ОМС) и его технических приложений.

ОМС стало логическим продолжением межрегиональной программы Европейского Союза ТРАСЕКА и одновременно единственной правовой базой для ее эффективной реализации. После подписания этого Соглашения и создания Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА и ее Постоянного секретариата появились новые юридические основания для развития и осуществления международных транзитных перевозок на более качественном уровне.

10 марта 2000 г., на первой конференции Межправительственной Комиссии в г. Тбилиси, Болгария, Румыния и Турция официально обратились в Европейскую Комиссию относительно присоединения к программе ТРАСЕКА и в результате стали участниками ОМС [22].

21 февраля 2001 г. состоялось официальное открытие офиса Постоянного секретариата Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА в Баку.

25 апреля 2002 г. по итогам завершившейся второй конференции Межправительственной комиссии ТРАСЕКА была принята «Ташкентская декларация». В документе указано, что проект ТРАСЕКА по созданию транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия станет одним из основных факторов формирования глобальной системы международных грузоперевозок, установления многостороннего сотрудничества между государствами, укрепления мира и стабильности [23].

Третья ежегодная конференция стран-участниц ТРАСЕКА завершилась 10 октября

2003 г. в г. Ереван (Армения). По итогам заседания была принята Ереванская декларация, в которой обозначены основные направления развития программы. Участники форума также обсудили новую стратегию ТРАСЕКА на 2004-2008 гг., приняли решение создать Совет глав железных дорог, портов и судоходных компаний ТРАСЕКА, утвердили совместное финансирование Межправительственной комиссии ТРАСЕКА и Ташкентский протокол о внесении дополнений к Основному многостороннему соглашению [24].

Четвертая ежегодная конференция Межправительственной комиссии (МПК) ТРАСЕКА состоялась в Баку 21-22 апреля 2005 г. В ходе этой ежегодной конференции главы делегаций подписали Соглашение о совместном финансировании Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА [25].

2-3 мая 2006 в г. София (Болгария) состоялось Пятое ежегодное заседание Межправительственной комиссии (МПК) ТРАСЕКА, а по его завершении начала работу вторая Министерская конференция по развитию сотрудничества в области транспорта между ЕС, прибрежными государствами Черного и Каспийского морей и соседних с ними стран.

Основным достижением этой конференции МПК стало принятие Стратегии МПК по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия на период до 2015 г., выработанной Сторонами ОМС при содействии Европейской Комиссии. Форум МПК принял решение о необходимости продолжения работы, включая дополнительные исследования в направлении развития МПК ТРАСЕКА как полноправной международной организации [26].

12-13 декабря 2007 г. в Астана (Казахстан) состоялось Шестое ежегодное заседание (Конференция) Межправительственной Комиссии (МПК) ТРАСЕКА. Принимая во внимание факт вступления Республики Болгария и Румынии в Европейский Союз 1 января 2007 г., а также наличие у этих стран политической воли к дальнейшему участию в ТРАСЕКА, в ходе заседания МПК были подписаны Протокол о внесении изменений и дополнений к ОМС в связи с новым статусом Республики Болгария и Румынии, вступивших в ЕС 1 января 2007 г., и Декларация Сторон ОМС. В ходе этого заседания МПК были утверждены транспортные проекты, включенные в Региональную программу действий на 2007 г. в рамках Европейской политики соседства (ENP).

По итогам шестого заседания были подписаны Заключительные резолюции МПК ТРАСЕКА и принята Астанайская декларация [27].

4 декабря 2008 г. в г. Баку (Азербайджан) состоялась десятая юбилейная конференция министров транспорта 12 стран – участниц ТРАСЕКА. В заключение было принято заявление министров транспорта 12 стран – участниц ТРАСЕКА, подписан протокол межправительственной комиссии.

16 июня 2009 г. в г. Чолпон Ата, Иссык-Куль (Кыргызская Республика) состоялось Седьмое ежегодное заседание (Конференция) Межправительственной Комиссии (МПК) ТРАСЕКА. На этом заседании, согласно сделанному анализу, принято решение о необходимости выработки единых конкурентоспособных тарифов и создания благоприятных условий для развития международных перевозок по коридору ТРАСЕКА в целях привлечения дополнительных грузопотоков [28].

В начале июня 2009 г. к ОМС ТРАСЕКА присоединилась Исламская Республика Иран, а по итогам Седьмого заседания МПК ТРАСЕКА 16 июня 2009 г. Литовская Республика получила статус наблюдателя в Межправительственной комиссии ТРАСЕКА [29].

Национальным секретарем МПК ТРАСЕКА в Узбекистане стал Олимжон Буранов [30].

Транскавказский коридор (Центральная Азия – Кавказ – Европа) как альтернативный вариант существующим северным (через Россию) и южным (через Иран) направлениям обладал несколькими преимуществами: являлся мореходным в течение всего года на участке пересечения Каспия, в отличие от северного – на отдельных участках Волго-Балтийской и Волго-Донской систем; представлял кратчайшее расстояние от центральноазиатских и закавказских республик к открытому морю; мог стимулировать развитие портов Туркменбаши, Баку, Батуми, Потти и Констанца (Румыния); имел потенциал увеличить поток грузов к восточным берегам Черного моря и мог привлечь судоходные компании к этому региону.

Однако реализация данного проекта с самого начала столкнулась с рядом серьезных препонов, первым из которых стала довольно сложная и противоречивая геополитическая ситуация в регионе, другим - позиция каждой из стран-участниц проекта, через территорию которых проходил бы данный коридор. «Несмотря на энтузиазм ЕС на ранней стадии этого проекта, он не смог достичь своей проектной мощности в течение 14 лет с момента подписания документов о его строительстве», – считают М. Эмерсон и Е. Винокуров. [4, С.11]

Нужно отметить, что ТРАСЕКА, располагая 9 транспортными путями, имеет интегрированные элементы с европейскими системами. На стыке элементов ТРАСЕКА № 1 (порт Потти) и № 2 (порт Батуми) с портами Стамбула, Варны, Констанци, Ялты, Одессы открывалась возможность подключения Транскавказского коридора к панъевропейским системам через коридоры № 8 (Варна – Дуррес), № 4 (Констанца – Прага), № 9 (Одесса – Хельсинки).

Международный транспортный коридор ТРАСЕКА ранее многими признавался одним из оптимальных транзитных мостов, соединяющих Европу с Азией, или так называемый возрожденный Шелковый Путь. Он брал свое начало в странах Восточной Европы (Болгария, Молдова, Румыния, Украина), пересекая Турцию, маршрут следовал через Черное море к портам Потти и Батуми в Грузии, затем вливался в транспортную сеть стран Южного Кавказа, Исламской Республики Иран, используя наземное сообщение с этим регионом из Турции. Многие участки этого транспортного коридора все же довольно активно действуют – например, Азербайджан посредством каспийских паромных переправ (Баку – Туркменбаши, Баку – Актау) маршрут ТРАСЕКА выходит на железнодорожные сети государств Центральной Азии – Туркменистан и Казахстан, транспортные сети которых связаны с ответвлениями в Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан и достигают границ с Китаем и Афганистаном, тогда как с Ираном страны Центральная Азия имеет как сухопутное, так и морское сообщение [17].

Таким образом, благодаря ТРАСЕКА Узбекистан и другие государства Центральной Азии получили реальный шанс подключиться к европейским транспортным коридорам. Следовательно, ТРАСЕКА оказался проектом, оказывающим значительное влияние на развитие Центральноазиатского региона, что позволяет укреплять национальную экономику государств региона, в том числе Узбекистана. Нельзя исключать тот факт, что данная транспортная стратегия все же со временем станет одним из активных факторов, способствующих интеграции стран не только Азии, но и Европы, и Африки.

Узбекистан в своей внешней и внутренней политике придает особое значение межрегиональному вектору в разработке транспортных коммуникаций. Учитывая особое положение Центральной Азии, Узбекистан последовательно выступает за диверсификацию путей и направлений разработки богатейших энергоресурсов Центральной Азии.

Суммируя все вышесказанное, можно сделать вывод, что реализация долгосрочных проектов транспортных коммуникаций Центральной Азии при поддержке Европейского Союза ставит следующие цели:

во-первых, открывает возможность странам Центральноазиатского региона диверсифицировать действующие транспортные маршруты;

во-вторых, привлекает донорский и инвестиционный потенциал ЕС и государств-членов ЕС для развития транспортных коммуникаций Центральной Азии;

в-третьих, позволяет странам ЕС и Центральной Азии увеличить грузопоток, как экспортный, так и импортный;

в-четвертых, способствует укреплению транспортной безопасности не только государств Центральной Азии, но и стран Европейского союза.

К большому сожалению, несмотря на исключительную важность для региона проекта ТРАСЕКА, внимание к нему и должная поддержка со стороны государств-доноров в Европейском Союзе несколько ослабли, что не могло не сказаться на существенном замедлении темпов реализации столь важного проекта. В свете этого, весьма уместным является предложение Президента Республики Узбекистан Ш.М. Мирзиёев, озвученного на 75-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН о создании под эгидой ООН Регионального центра развития транспортно-коммуникационной взаимосвязанности» [7].

Иқтибослар/Сноски/References

1. Зарубежный опыт разработки и реализации транспортной политики. – М., 2003.
2. Транспортно-транзитный потенциал Центральной Азии // http://mfa.uz/rus/prensa_i_media_servis-/211107r.mgr. – 2007.
3. Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на 15-м саммите Организации экономического сотрудничества // <https://president.uz/ru/lists/view/4792>. – 2021. – 28 нояб.
4. Эмерсон М., Винокуров Е. Оптимизация наземных транспортных коридоров в Центральной Азии и Евразии. Рабочий доклад EUCAM № 7. – EUCAM, 2010.
5. Артыков Ж.Ю. Транспортные маршруты Узбекистана и их роль в решении межгосударственных проблем // Сборник материалов четвертой научно-практической конференции «Ўзбекистон Республикаси миллий хавфсизлик муаммолари ва барқарор ривожланиш шартлари»: Тез. докл. – Т.: ЖИДУ, 2004.
6. Зиядуллаев Н. Государства Центральной Азии в меняющемся мире. Энергетическая составляющая региональной экономики // Экономические стратегии – Центральная Азия. – М., 2007. – № 3. – С. 12.
7. Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на 75-й сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций // <https://president.uz/ru/lists/view/3851>. – 2020. – 23 сент.
8. Камалова З.Д. К вопросу об исследовании стратегии ЕС в отношении Центральной Азии // Ижтимоий фанларнинг долзарб муаммолари: илмий-услубий конференция материаллари тўплами: Тошкент, 2010 йил 5 май. – Т.: ТошДШИ, 2010.
9. Бурханов А. Институциональные проблемы формирования политики ЕС в Центральной Азии // Казахстан в глобальных процессах (Алматы, ИМЭП). – Алматы, 2007. – № 1.
10. Бурханов А. Стратегия Европейского Союза в Центральной Азии: успехи и неудачи // Центральная Азия и Кавказ (Лулео, Швеция). – Лулео, 2007. – № 3. – С. 18-29.
11. Норлинг Н. Политика Европейского Союза в Центральной Азии: принятие нового стратегического документа на 2007-2013 годы // Центральная Азия и Кавказ (Лулео, Швеция). – Лулео, 2007. – № 3. – С. 7-17;
12. Pedro Nicol s de. The EU in Central Asia: Incentives and Constraints for Greater Engagement // Great Powers and Regional Integration in Central Asia: a local Perspective / Eds. by M. Esteban & N. de Pedro. – Madrid: Exlibris Ediciones, 2009.
13. Европейский Союз и Центральная Азия: новое партнёрство в действии. – Люксембург, 2009.
14. http://www.inogate.org/index.php?option=com_content&view=article&id=46&Itemid=72&lang=ru.
15. О программе ТРАСЕКА // <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/istorija-traseka/>.
16. The EU and Central Asia: Strategy for a New Partnership // <http://www.auswaertiges-amt.de/diplo/en/Europa/Aussenpolitik/Regionalabkommen/EU-CentralAsia-Strategy.pdf>
17. Великий Шелковый путь в XXI веке // <http://www.traceca-org.org/ru/glavnaja/shelkovyi-put-v-21-m-veke/>.
18. EU Green Paper on a European Strategy for Sustainable, Competitive and Secure Energy. COM(2006) 105 final of 8 March 2006.
19. Pipelines, politics and power: The Future of EU-Russia energy relations. CER Report. – 2010. – P. 98.
20. Арабов Н. «Великий Шелковый Путь» и его возрождение. – Баку, 2002.
21. Кадыров Ш.К., Камалов А.С. Проблемы развития автотранспорта и транзитных коммуникаций в Центрально-Азиатском регионе. Т.1. – Т., 1996. – С. 20.
22. Первое Ежегодное Межправительственное Заседание (Конференция) по транспортному коридору «Европа-Кавказ-Азия» в г. Тбилиси, Март 2000 г. // <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/istorija-traseka/>.

23. Второе Ежегодное Заседание (Конференция) МПК ТРАСЕКА в Ташкенте, апрель 2002 г. // <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/istorija-traseka/>.

24. Третье Ежегодное Заседание (Конференция) МПК ТРАСЕКА, октябрь 2003 г. // <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/istorija-traseka/>.

25. Четвертое Ежегодное Межправительственное Заседание (Конференция) по транспортному коридору «Европа-Кавказ-Азия» в г. Баку, Азербайджан, апрель 2005 г. // <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/istorija-traseka/>.

26. Пятое Ежегодное Межправительственное Заседание (Конференция) по транспортному коридору «Европа-Кавказ-Азия» в г. София, Болгария, май 2006 г. // <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/istorija-traseka/>.

27. Шестое Ежегодное Межправительственное Заседание (Конференция) по транспортному коридору «Европа-Кавказ-Азия» в г. Астана, Казахстан, декабрь, 2007 г. // <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/istorija-traseka/>.

28. Седьмое Ежегодное Межправительственное Заседание (Конференция) по транспортному коридору «Европа-Кавказ-Азия» в г. Иссык-Куле, Кыргызстан, июнь, 2009 г. // <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/istorija-traseka/>.

29. Как началась программа ТРАСЕКА // <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/istorija-traseka/>.

30. National Secretary of IGC TRACECA in Uzbekistan // [http://www.traceca-org.org/ru/traseka/kto-est-kto-v-traseka/detail/?tx_wtdirectory_pi1\[show\]=49&cHash=ee63ace76958307df6ec8767d5e8767d](http://www.traceca-org.org/ru/traseka/kto-est-kto-v-traseka/detail/?tx_wtdirectory_pi1[show]=49&cHash=ee63ace76958307df6ec8767d5e8767d).