

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

5 СОН, 2 ЖИЛД

ВЕСТНИК ЮРИСТА

НОМЕР 5, ВЫПУСК 2

LAWYER HERALD

VOLUME 5, ISSUE 2



TOSHKENT-2022

МУНДАРИЖА / СОДЕРЖАНИЕ / CONTENT

ДАВЛАТ ВА ҲУҚУҚ НАЗАРИЯСИ ВА ТАРИХИ. ҲУҚУҚИЙ ТАЪЛИМОТЛАР ТАРИХИ

1. ҚОДИРОВ Умиджон Абдимуратович ДАВЛАТНИНГ ИЖТИМОИЙ СИЁСАТИ ВА ФУНКЦИЯСИНинг АЛОҚАДОРЛИГИ.....	8
---	---

КОНСТИТУЦИЯВИЙ ҲУҚУҚ. МАЪМУРИЙ ҲУҚУҚ. МОЛИЯ ВА БОЖХОНА ҲУҚУҚИ

2. ЙЎЛДОШЕВ Азизжон Эргаш ўғли ДАВЛАТ ОРГАНЛАРИ ОЧИҚ ҲАЙЪАТ МАЖЛИСЛАРИНИ ҲУҚУҚИЙ ТАРТИБГА СОЛИШНИНГ ДОЛЗАРБ МАСАЛАЛАРИ.....	17
3. МАХКАМОВ Дурбек Нематович ЎСИМЛИК ДУНЁСИ ОБЪЕКТЛАРИНИНГ ДАВЛАТ КАДАСТРИ ҚОНУНЧИЛИГИНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ МАСАЛАЛАРИ.....	25
4. ИЛҲОМЖОНОВ Бахромжон Махкамжонович НОРМАТИВ-ҲУҚУҚИЙ ҲУЖЖАТЛАРНИ ОПТИМАЛЛАШТИРИШ ОРҚАЛИ ЁШЛАРГА ОИД ДАВЛАТ СИЁСАТИНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ.....	31
5. РАХМОНОВ Бекзод Хасанович ДАВЛАТ БОШҚАРУВИ СОҲАСИДА КОРРУПЦИЯВИЙ ХАВФ-ХАТАРЛАРНИ БАҲОЛАШ АМАЛИЁТИНИНГ ҲУҚУҚИЙ АСОСЛАРИ ВА ЎЗИГА ХОС ХУСУСИЯТЛАРИ.....	39
6. РЎЗИЕВ Аҳроп Икромович НОРМАТИВ-ҲУҚУҚИЙ ҲУЖЖАТ ЛОЙИҲАЛАРИНИНГ ТАРТИБГА СОЛИШ ТАЪСИРИНИ БАҲОЛАШНИНГ ҲУҚУҚИЙ АСОСЛАРИНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШНИНГ УСТУВОР ЙЎНАЛИШЛАРИ.....	46

ФУҚАРОЛИК ҲУҚУҚИ. ТАДБИРКОРЛИК ҲУҚУҚИ. ОИЛА ҲУҚУҚИ. ХАЛҚАРО ХУСУСИЙ ҲУҚУҚ

7. ОДИНАЕВ Адҳам Саъдуллоевич НЕУСТОЙКА ҚЎЛЛАШНИ ТАШКИЛИЙ-ҲУҚУҚИЙ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ.....	52
8. ЮЛДАШОВ Абдумумин Абдугопирович ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИНинг ИНТЕЛЛЕКТУАЛ МУЛК, АЛОҚА ВА АХБОРОТ СОҲАСИДАГИ НОРМАТИВ-ҲУҚУҚИЙ ҲУЖЖАТЛАРДА МУАЛЛИФЛИК ҲУҚУҚИНИ МУҲОФАЗА ҚИЛИШГА ДОИР НОРМАЛАРНИ ТАКОМИЛЛАШТИРИШ МАСАЛАЛАРИ.....	58
9. ЯКУБОВ Аҳтам Нусратуллоевич РАҚАМЛИ АКТИВНИ ТУШУНИШ БЎЙИЧА ДОКТРИНАЛ ЁНДАШУВЛАР ВА ХАЛҚАРО ТАЖРИБА.....	65
10. САИДОВ Максудбек Норбоевич ВОПРОСЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРАВ УЧАСТНИКОВ НЕПЛАТЕЖЕСПОСОБНОГО ОБЩЕСТВА С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ.....	75
11. БОЗАРОВ Сардор Сохибжонович СУНЬИЙ ИНТЕЛЛЕКТ СОҲАСИНИ РИВОЖЛАНТИРИШ ДОИРАСИДАГИ АХЛОҚИЙ ВА ҲУҚУҚИЙ ТУСДАГИ МАСАЛАЛАР.....	84

МУНДАРИЖА / СОДЕРЖАНИЕ / CONTENT

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

12. САИДБЕКОВ Бобурбек Рустамбекович

ЖИНОЯТ ҚОНУНЧИЛИГИДА ХУСУСИЙ МУЛК МУҲОФАЗАСИ ВА ХАБЕАС КОРПУС
ИНСТИТУТИ ДОИРАСИДА МУЛКИЙ ҲУҚУҚЛАРНИ ҲИМОЯЛАШ МАСАЛАЛАРИ 90

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

13. ПОЛВОНОВ Нажмиддин Аслиддинович

ЖИНОЯТ ПРОЦЕССИДА МОЛ-МУЛКИ МУСОДАРА ҚИЛИНИШИ МУМКИН БЎЛГАН
ШАХСЛАР ДОИРАСИ 97

14. ТОШЕВ Отабек Содиқович

ЖИНОЯТ ПРОЦЕССИГА АЙБГА ИҚРОРЛИК ТЎҒРИСИДА КЕЛИШУВ ИНСТИТУТИНИНГ
ЖОРИЙ ЭТИШ МАҚСАДИ ВА ИЖТИМОИЙ ЗАРУРАТИ 103

15. РОМАДАНОВА Таисия Александровна, МУХАМЕДЖАНОВА Мадина

Махкамжановна

ИШЛАБ ЧИҚАРИШ-ТЕХНОЛОГИК МЕХАНИЗМЛАР ИЗЛАРИНИНГ ТРАСОЛОГИК
ЭКСПЕРТИЗАЛАРИНИ ЎТКАЗИШДА ПРОФИЛАКТИК ФАОЛИЯТ 111

ХАЛҚАРО ҲУҚУҚ ВА ИНСОН ҲУҚУҚЛАРИ

16. СУЛАЙМАНОВ Одилжон Раббимович

СУДЬЯЛАРНИНГ ХОЛИСЛИГИ ДЕМОКРАТИЯ ВА ИНСОН ҲУҚУҚЛАРИНИ
ТАЪМИНЛАШНИНГ МУҲИМ МЕЗОНИ..... 115

17. ОТАЖОНОВ Абдоржон Анварович, БАРАТОВА Дилноза Одилжон қизи

МЕҲНАТКАШ-МИГРАНТ ТУШУНЧАСИ ВА УНИНГ МИГРАЦИЯ ЖАРАЁНЛАРИНИНГ
ЎЗИГА ХОС СУБЪЕКТЛАРИ СИФАТИДАГИ МАҚОМИ..... 125

18. АЪЗАМХУЖАЕВ Умидхон Шавкат угли

МЕЖДУНАРОДНОЕ ДОГОВОРНО-ПРАВОВОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ
ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ..... 134

ЮРИСТ АХБОРОТНОМАСИ ВЕСТНИК ЮРИСТА LAWYER HERALD

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

МЕЖДУНАРОДНОЕ ДОГОВОРНО-ПРАВОВОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

For citation (иктибос келтириш учун, для цитирования): АЪЗАМХУЖАЕВ У.Ш. Международное договорно-правовое развитие транспортной сети великого шелкового пути // Юрист ахборотномаси – Вестник юриста – Lawyer herald. № 5 (2022) С. 134-141.

 5 (2022) DOI <http://dx.doi.org/10.26739/2181-9416-2022-5-17>

АННОТАЦИЯ

В настоящей статье с точки зрения объективного анализа рассмотрены основные очаговые этапы развития Великого шелкового пути, ее влияния на развитие всей Центральной Азии и Узбекистана, в частности. В статье анализируются правовые аспекты развития Шёлкового Пути, и ее договорные основы. Критическому анализу подверглись основные вехи развития транспортной магистрали. С международно-правовых основ рассмотрено современное состояние транспортной артерии и ее перспективы. На основе анализа предложены ряд практических мероприятий по правовому регулированию статуса подобных транспортных маршрутов.

Ключевые слова: международное право, договор, соглашение, транспорт, транспортные маршруты, Шелковый путь, Великий Шелковый путь, Изумрудный путь, Центральная Азия, Узбекистан, ШОС.

АЪЗАМХУЖАЕВ Умидхон Шавкат ўгли
Мустақил изланувчи
E-mail: umid.uzbek@gmail.com

БУЮК ИПАК ЙЎЛИ ТРАНСПОРТ ТАРМОҚИНИНГ ХАЛҚАРО ҲУҚУҚИЙ РИВОЖЛАНИШИ

АННОТАЦИЯ

Ушбу мақолада Буюк Ипак йўли ривожланишининг асосий босқичлари, унинг бутун Марказий Осиё ва Ўзбекистон тараққиётига таъсири кўриб чиқилади. Мақолада Ипак йўлининг ривожланиши, шунингдек, унинг шартномавий асослари ҳолис ҳуқуқий таҳлил қилинган. Халқаро ҳуқуқий нуқтаи назардан ушбу транспорт артериясининг ҳозирги ҳолати ва унинг истиқболлари кўриб чиқилиб, ҳар томонлама таҳлил қилиниб, бундай транспорт йўналишлари ҳолатини ҳуқуқий тартибга солиш бўйича бир қатор амалий чора-тадбирлар таклиф этилмоқда.

Калит сўзлар: халқаро ҳуқуқ, шартнома, келишув, транспорт, транспорт йўллари, Ипак йўли, Буюк ипак йўли, Зумрад йўли, Марказий Осиё, Ўзбекистон, ШХТ.

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

INTERNATIONAL LEGAL DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT NETWORK OF THE GREAT SILK ROAD

ANNOTATION

In this article, from the point of view of an objective analysis, the main focal stages of the development of the Great Silk Road, its influence on the development of all of Central Asia and Uzbekistan, in particular, are considered. The article provides an objective legal analysis of the development of the Silk Road, as well as its contractual foundations. The main milestones in the development of this transport highway were subjected to critical analysis. From the international legal standpoint, the current state of this transport artery and its prospects are considered. A comprehensive analysis is given and a number of practical measures for the legal regulation of the status of such transport routes are proposed.

Keywords: international law, treaty, agreement, transport, transport routes, Silk Road, Great Silk Road, Emerald Road, Central Asia, Uzbekistan, SCO.

Современные связи государств в международном масштабе немыслимы без транспортных коммуникаций. Современное международное право, в том числе, как публичное, так и частное, в рамках своего предмета в той или иной степени регулируют совокупность вопросов, связанных с ним.

Вне сомнений, международное публичное право рассматривает и регулирует публично-правовые, т.е. властные отношения в сфере международных транспортных сообщений, в большей части, вопросы договорно-правового и институционального механизмов данной сферы.

Все имеющиеся транспортные коридоры, коммуникации и хабы определены в многосторонних и двусторонних договорах и соглашениях.

Среди всех транспортных коммуникаций особо выделяется «Великий Шелковый путь», как наиболее близкий по духу для нашего народа и прилегающий по территории нашей родины.

Дело в том, что «Великий шелковый путь» – система караванных путей, связывавших на протяжении более тысячи лет культурные центры огромного пространства материка между Китаем и Средиземноморьем. Само название было введено в научный оборот немецким географом и геологом В. Рихтгофеном в 70-е гг. XIX в. для обозначений связей между дальневосточным и западным миром и оказался чрезвычайно удачным и общепринятым. Со II в. н.э. шелк стал главным товаром, который везли китайские купцы в дальние страны [1].

Возникновение этой трансконтинентальной дороги стало логическим продолжением торговых, культурных и духовных связей, существовавших тысячелетиями ранее [2]. Известно, что уже в III тысячелетии до н.э. существовали пути из Месопотамии и Элама в долину Инда и предгорья Памира, откуда в страны Ближнего Востока перевозился лазурит. Путь от Бадахшана на Запад шел к городам Двуречья – Уру, Уруку, Кишу, Лагашу. Державшие в своих руках торговлю между Двуречьем и культурными центрами долины Инда эламиты в IV–III тысячелетиях до н.э. создали на Среднем Востоке разветвленную сеть коммуникаций с системой узловых протогородских и раннегородских центров [3]. Это был южный путь. В северном же направлении один из маршрутов достигал Приаралья в пределах будущего Хорезма. Предполагается, что поставки лазурита через этот район осуществлялись в Центральный Казахстан и в Ферганский и Ташкентский оазисы [4]. Возможно, что роль посредников в этих контактах выполняли племена кочевников-животноводов,

которые во второй половине II тысячелетия до н.э. стали втягиваться в систему товарообмена между областями Средней Азии, Южной Сибири и Приуралья. Так кочевые племена становились звеньями «лазуритовой цепи» [5].

Параллельно в древности функционировал и «нефритовый» путь. В литературе упоминается несколько месторождений нефрита, откуда этот камень поступал в Китай. Главные среди них – в Прибайкалье и Восточных Саянах, а также хотанское месторождение в верхнем течении реки Яркенд. В Китае нефрит очень ценился и использовался главным образом для изготовления ритуальных и магических предметов. Посредниками в торговле нефритом выступают юэцжи, вплоть до III в. до н.э. контролировавшие территории Восточного Туркестана [6].

С древности нити товарообмена протягиваются от Восточной Азии к регионам Центральной, Средней и Юго-Восточной Азии. Уже в середине II тысячелетия до н.э. шелк через Восточный Туркестан проникает на территорию Средней Азии, а в конце этого тысячелетия появляется в Северной Индии. Кроме того, опосредованные торговые связи между Востоком и Западом способствовали распространению изделий из стекла, центр производства которых в это время находился в Восточном Средиземноморье [7].

Таким образом, уже в III–II тысячелетиях до н.э. складываются системы сухопутных дорог и морских путей, которые связывали между собой самые отдаленные культуры и цивилизации в обширном регионе Среднего Востока, простиравшегося от равнин Месопотамии до долины Инда и от пустынь Средней Азии до Аравийского моря. Именно они в последующем стали одними из основных трасс Великого шелкового пути [8]. Отметим, что на рубеже двух эр обширные пространства от Тихого до Атлантического океана слились в единый пояс культурных цивилизаций и государств.

Возникновение именно в это время Великого шелкового пути было обусловлено историческими предпосылками. Необходимость создания трансконтинентальной дороги диктовалась сложившимися обстоятельствами и была подготовлена всем ходом развития политических, этнических, экономических и культурных достижений народов Евразии.

Особенно испещренной караванными путями была Центральная Азия. Этот регион пересекали десятки торговых маршрутов. На протяжении тысячелетий здесь происходили важнейшие этнические процессы, активное взаимодействие культур, осуществлялись масштабные торговые операции, заключались дипломатические договоры и военные союзы. Народам этого региона принадлежит выдающаяся роль в распространении буквенного письма и мировых религий, многих культурных и технических достижений. С незапамятных времен в Центральной Азии соседствовали различные цивилизации – буддийская, иудейская, мусульманская, христианская и более древние, которые дополняли и обогащали друг друга [9].

Геродот рассказывает об огромном маршруте от восточных берегов Азовского моря в Центральную Азию [10], идущем через степи Нижней Волги, южнее Аральского моря, через Амударью, Хорезм и далее на юго-восток [11]. В Среднюю Азию можно было попасть и из Аравии. С самой юго-западной оконечности Аравийского полуострова поднималась в Сирию так называемая «дорога благовоний».

В китайских источниках III в. до н.э. фигурируют три основные дороги на запад – Южная, Средняя и Северная. Южная шла от Яркенда к Ташкургану, оттуда – в Вахан. Затем она разветвлялась (один путь был на запад – в Балх и Мерв, в Ктесифон и далее по старой ахеменидской дороге в Сирию через торговые фактории Северной Месопотамии, второй пролегал на юг, к Кашмиру, достигая устья Инда и выходя на побережье Индийского океана, откуда товары отправлялись уже морским путем). Средняя дорога была главной коммуникацией, связывавшей Китай с Ферганской долиной и Согдианой. Северная – начиналась в Турфанском оазисе и, следуя вдоль Тянь-Шаня через Памир, достигала районов Нижней Волги и Приуралья [12].

Эти три основные магистрали и легли в основу сети дорог Великого шелкового пути. В I–II вв. н.э. впервые в истории возникла макрополитическая система, которая охватила всю цивилизованную полосу Старого Света. Образовался «квартет четырех империй древности»: Римской, Парфянской, Кушанской (большая часть Средней Азии, Афганистана и Индостана) и Китайской. Они вступили в сложные политические, экономические и культурные контакты друг с другом, что сказалось на состоянии трансконтинентальных коммуникаций [13]. Необходимо отметить, что и в периоды жесткого военного противостояния между странами Шелкового пути стороны конфликта из соображений собственной выгоды не допускали его воздействия на ход международной торговли. Караваны шли по дорогам, изолированным от театра военных действий. Так же поступали и во время сезонно-климатических осложнений, что в целом обеспечивало бесперебойный «режим работы» системы [14].

В середине II тыс. до н.э. шелк через Восточный Туркестан проникает на территорию Средней Азии. На городище Сапаллитепа (юг Узбекистана), датированном 1700-1350 г.г. до н.э., были обнаружены фрагменты шелковых тканей [15]. Материальные свидетельства о наличии шелковых тканей в Северной Индии восходят к концу II тыс. до н.э. [16] Затем культура шелководства достигает Мерв, и оттуда к концу V – началу VI в. проникает в Южный Иран. Культура шелководства и шелкоткачества распространилась на всем протяжении Шелкового пути, проникнув, в итоге, в Византию [17]. С созданием в Средней Азии, Иране и странах Средиземноморья собственной шелковой промышленности как бы завершается первая важнейшая стадия формирования Великого шелкового пути. В последующем его значение определяли уже другие товары и ценности.

В то же время, Великий шелковый путь можно было бы с таким же успехом назвать «Бумажным», т.к. именно по нему китайцы передали остальному миру еще одно свое гениальное изобретение – бумагу. Ее производство за пределами Поднебесной впервые было налажено в VIII в. в Самарканде [18]. Оттуда она распространилась на запад и вытеснила прежний писчий материал – пергамент и папирус.

К первым столетиям нашей эры экономические связи между западными и восточными цивилизациями перестают быть спонтанными, подчиняясь логике политических и торговых расчетов. Международная торговля становится делом государства.

Период, охватывающий примерно полтора столетия (VII – первая половина VIII вв.), можно считать периодом расцвета Великого шелкового пути, когда экономические и культурные связи Китая со странами западного мира достигли своего пика. Активная торговая деятельность разворачивалась на Средней дороге, проходившей через Согд и низовья Волги до Северного Кавказа и далее в Византию. Усилилось движение и по труднопроходимой дороге, идущей из Восточного Туркестана через Цайдам, Тибет, Непал в Индию [19].

Новые изменения в системе международных связей отмечаются в середине VIII в. Система Великого шелкового пути просуществовала вплоть до XV в. Однако уже с XIV столетия в связи с рядом социально-политических трансформаций, а также качественных изменений в кораблестроении и навигации приоритет в сфере перевозок постепенно переходит к морским трассам. В это же время инициативой в торгово-экономических отношениях начинают овладевать страны Запада – Португалия, Голландия, Британия. В своем стремлении воспользоваться появившейся, наконец, возможностью монополизации торговли они предпринимают последовательные шаги для того, чтобы нейтрализовать своих конкурентов. Конечным итогом таких действий стало разложение традиционной структуры экономических взаимосвязей «Восток – Запад» и низведение до локального уровня дорог, которые еще недавно имели трансконтинентальное значение [20].

Дальние международные связи все больше и активнее смещались с суши

на море. Индийский океан и прилегающие к нему моря превращались в самую удобную коммуникационную сеть, а на их побережьях сосредоточились все лучшие и крупнейшие торгово-ремесленные центры Азии. Приход европейских кораблей, колониальная экспансия усугубили ситуацию еще больше. Это был критический период истории народов Центральной Азии, повлекший за собой общий значительный упадок во всех сферах жизни общества вплоть до конца XVIII в.: в экономике, общественно-политической жизни, во всех областях культурного творчества, что очень сильно отразилось на международных торговых сношениях Центральной Азии [21].

Таким образом, под воздействием объективных и субъективных факторов с экономической, политической и историко-культурной сцены Евразии сошла уникальная – по существу, первая – структура трансконтинентальной и межнациональной интеграции.

Однако, исчезнув, она оставила неизгладимый след в истории и культуре многих народов. Сегодня вполне очевидно, что каждый из более-менее значительных торговых центров, расположенных на трассах Великого Шелкового пути, был не только посредником при передвижении товаров с Востока на Запад или в обратном направлении, но и своеобразным медиатором в коммуникации многочисленных народов, живших по северную и южную, западную и восточную стороны этой трансевразийской магистрали.

Отметим тот неоспоримый факт, что на сегодняшний день идея возрождения Великого Шелкового пути принята позитивно и получила высокую оценку со стороны многих ученых, экспертов и официальных представителей государств, и международных организаций. Главная ее цель видится не столько в возрождении древних коммуникаций, сколько в призыве к странам на Великом Шелковом пути стать открытыми друг для друга, обеспечить свободу передвижения граждан, свободу торговли, не воздвигать барьеры, мешающие экономическому развитию, человеческим контактам, сотрудничать на взаимовыгодной и равноправной основе.

В настоящее время Республика Узбекистан присоединилась к более чем 60 международным конвенциям в сфере транспорта, заключила более 200 многосторонних и двусторонних соглашений с различными международными организациями, союзами и государствами. Активизация внешнеэкономической деятельности республики предопределяет в числе первоочередных задач укрепление международного сектора транспортной системы.

На современном этапе Узбекистан обладает благоприятными возможностями для повышения эффективности использования своих транзитных возможностей. Одна из них связана с динамично развивающимся торгово-промышленным обменом между странами Европы и Азии. В этой связи, в своем выступлении на VI саммите совещания по взаимодействию и мерам доверия в Азии Президент Республики Узбекистан Ш.М. Мирзиёев в частности отметил, что «Ключевым вопросом повестки сегодняшней встречи является адаптация наших экономик к нарастающим негативным последствиям глобального кризиса. Здесь важно не допускать усиления протекционизма, а также ввода новых ограничений, которые дестабилизируют глобальные рынки, усиливать взаимосвязанность в Азиатском регионе прежде всего за счет создания производственно-логистических цепочек и транспортных коридоров, эффективно соединяющих Центральную Азию с Южной и Восточной Азией, а также Ближним Востоком» [22].

Сильным стимулом для развития транзитных перевозок может быть расширение регионального сотрудничества в рамках СНГ, Организации экономического сотрудничества, Шанхайской организации сотрудничества, ЕврАзЭС и ряда других международных проектов.

В условиях глобализации мировой экономики транспорт наряду с финансовой сферой выступает важнейшим рычагом интеграционных процессов. Около половины

мировых контейнерных перевозок приходится на три направления: Азия-Северная Америка, Северная Америка-Европа и Европа-Азия.

Особенно перспективным для Узбекистана оказывается последний. До бесконечности морская перевозка контейнеров вдоль Евразийского континента расти не может. Тому имеется целый ряд ограничений: например, в будущем пропускная способность Суэцкого канала и Гибралтара может стать ограниченной из-за увеличения грузопотока и экологических проблем. В этой связи уже сейчас экспертами рассматривается вопрос диверсификации части контейнерного грузопотока между Европой и Азией по сухопутному пути, и в этом немаловажную роль будут играть транспортные коммуникации Узбекистана.

Особое место в вопросах привлечения транзитных грузов должны занимать международные транспортные терминалы и центры логистики. Эти центры должны координировать деятельность различных видов транспорта, что весьма важно в условиях стран Центральной Азии, не имеющих выходов к открытому морю. Соответственно, логистические центры должны создаваться на пересечении основных транзитных коридоров и, в сущности, выполнять функции так называемых «сухих портов».

Реализация всех транспортных проектов на территории республики, четкая координация работы транспортных ведомств в вопросах привлечения дополнительных транзитных грузопотоков, а также эффективное региональное сотрудничество по указанным вопросам позволят Узбекистану в ближайшем будущем иметь существенную долю в евразийском транзите. Таким образом, транзит призван играть большую роль в экономике республики [23]. В этой связи, в своем выступлении на заседании Совета Глав Государств-участников Содружества Независимых Государств в Астане, Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёев, в частности, отметил, что «Учитывая серьезные вызовы для наших транспортных систем, считаем критически важным совместно развивать новые логистические коридоры. Речь идет о проектах строительства железных дорог Термез – Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар, а также Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Эти дороги будут органично дополнять действующие маршруты, способствуя превращению СНГ в ключевое звено трансконтинентальных транспортных перевозок, сокращая в разы их сроки и стоимость» [24].

Особо отметим, что на последнем Саммите ШОС, который прошел в Самарканде с.г., была утверждена Концепция ШОС по укреплению взаимосвязанности и созданию эффективных транспортных коридоров. В этой связи, Президент Республики Узбекистан Ш.М. Мирзиёев в своем выступлении, в частности, отметил: «Сегодня мы принимаем Концепцию ШОС по укреплению взаимосвязанности и созданию эффективных транспортных коридоров. В целях практического выполнения основных положений концепции предлагаем создать при поддержке ООН Межрегиональный центр по взаимосвязанности в городе Ташкенте... Все перспективные проекты в области транспорта и коммуникаций мы могли бы обсудить на площадке первого Транспортного форума ШОС в следующем году в Узбекистане» [25].

Великий шелковый путь XXI века из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу – это благо для экономики в целом и для тех стран, по территории которых пролегает. Это, прежде, дополнительные рабочие места, развитие инфраструктуры и туризма, повышение уровня жизни, политическая стабильность.

Таким образом, современный Великий Шелковый путь это взаимосвязанная, хотя и временами конкурирующая система сухопутных и морских транспортных коммуникаций, связывающая Запад и Восток, Север и Юг, который формируясь на базе тысячелетнего Великого Шелкового пути, вбирает в себе все наилучшее в сфере транспортных коммуникаций, логистики и инфраструктурного развития, и, в конечном итоге, преследует сугубо экономические цели, хотя и остаются ряд геополитических противоречий и интересов.

Идея возрождения Великого шелкового пути принята позитивно и получила высокую оценку. Главная ее цель видится не столько в возрождении древних коммуникаций, сколько в призыве к странам на Великом шелковом пути стать открытыми друг для друга, обеспечить свободу передвижения граждан, торговли, барьеры, препятствующие экономическому развитию, человеческим ресурсам, сотрудничество на взаимовыгодной и равноправной основе.

В итоге, восстановление транспортных коммуникаций Великого Шелкового пути, как традиционных, так и нетрадиционных, является выгодной, как для стран Европы и Азии, так и центральноазиатских, в том числе и для Республики Узбекистан.

Так, Великий Шелковый путь — это не просто сеть маршрутов из Европы в Азию, а трансконтинентальная концепция интеграции государств Европы и Азии.

Иқтибослар/Сноски/References:

1. Ахметшин Н.Х. Тайны шелкового пути. – М., 2002. – С. 11.
2. Маннонов А.М., Очиллов Б.Э. Современный взгляд на исторический генезис Великого Шелкового пути: вопрос преемственности // *Tarixiy manbashunoslik, tarixnavislik, tarix tadqiqotlari metodlari va metodologiyasining dolzarb masalalari: 6 respublika ilmiy-amaliy konferentsiya materiallari tўplami.* – Т.: ТошДШИ, 2014. – С. 4.
3. See: Alden J.R. Trade and Politics in Proto Elamite Iran // *Current Anthropology.* – 1982. – № 2. – Vol. 25.
4. Ширинов Т.Ш. Древнейшие торговые пути Средней Азии (III-II тыс. до н.э.) // *Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье.* – Т., 1990. – С. 4-9.
5. Durant W. *Our Oriental Heritage.* – N.Y., 1950. – P. 112–114.
6. Лубо-Лесниченко Е.И. Китай на Шелковом пути: шелк и внешние связи древнего и раннесредневекового Китая. – М., 1994. – С. 213
7. Schneider H. *History of World Civilisation.* – N.Y., 1996. – P. 74–76.
8. Mannonov A.M., Ochilov B.E. Genesis of the Great Silk Road: stages of historical development // «Буюк Ипак йўлининг ўтмиши ва ҳозирги куни: ривожланишнинг ижтимоий-маданий, тарихий, сиёсий ва иқтисодий йўналишлари» мавзусидаги халқаро илмий-амалий конференция материаллари тўплами, Тошкент ш., 25 март 2013 й. – Т.: ТошДШИ, 2013. – С. 81-86
9. Mannonov A.M., Ochilov B.E. Genesis of the Great Silk Road: stages of historical development // «Буюк Ипак йўлининг ўтмиши ва ҳозирги куни: ривожланишнинг ижтимоий-маданий, тарихий, сиёсий ва иқтисодий йўналишлари» мавзусидаги халқаро илмий-амалий конференция материаллари тўплами, Тошкент ш., 25 март 2013 й. – Т.: ТошДШИ, 2013. – С. 81-86
10. See: Herodotus. *Histories.* – L., 1901. – P. 66–72.
11. Ельницкий Л.А. Знания древних о северных странах. – М., 1961. – С. 200-203.
12. Симоновская Л.В., Юрьев М.Ф. История Китая. – М., 1974. – С. – 19-20.
13. Ставиский Б.Я. Великий Шелковый путь – первая в истории человечества трансконтинентальная трасса обмена товарами и культурными достижениями // *Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье.* – Т., 1990. – С. 19.
14. Маннонов А.М., Очиллов Б.Э. Возрождение Великого Шелкового пути в рамках современных транспортных коммуникаций // *Ижтимоий фанларнинг долзарб муаммолари: иккинчи анъанавий илмий-услугий конференция материаллари тўплами: Тошкент, 2011 йил 12 май.* – Т.: ТошДШИ, 2011. – С. 5-12
15. Аскарлов А. Сапаллитепа. – Т., 1973. – С. 173-174.
16. Gulati A. A note on the early history of silk in India // *Technical reports on archeological remains.* – Poona, 1961. – P. 55-57.

17. Лубо-Лесниченко Е.И. Китай на Шелковом пути. – М., 1994. – С. 168.
18. Петров А.М. Великий Шелковый путь. – М., 1995. – С. 87.
19. Mannonov A.M., Ochilov B.E. Genesis of the Great Silk Road: stages of historical development // «Буюк Ипак йўлининг ўтмиши ва ҳозирги куни: ривожланишнинг ижтимоий-маданий, тарихий, сиёсий ва иқтисодий йўналишлари» мавзусидаги халқаро илмий-амалий конференция материаллари тўплами, Тошкент ш., 25 март 2013 й. – Т.: ТошДШИ, 2013. – С. 81-86
20. Маннонов А.М., Очилов Б.Э. Современный взгляд на исторический генезис Великого Шелкового пути: вопрос преемственности // Tarixiy manbashunoslik, tarixnavislik, tarix tadqiqotlari metodlari va metodologiyasining dolzarb masalalari: 6 республика илмий-амалий конференция материаллари тўплами. – Т.: ТошДШИ, 2014. – С. 8.
21. Гуломов Х.Г., Татыбаев А.С. Центральная Азия и мировая история. – Т.: Университет, 2004. – С. 17.
22. Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на VI саммите совещания по взаимодействию и мерам доверия в Азии // URL: <https://president.uz/ru/lists/view/5604>. – 13 окт. 2022 г.
23. Ochilov B.E., Mannonov A.M. Uzbekistan's participation in the process of Renovation of the Silk Road // Mayak Vostoka. – 2013. – № 1-2. – С. 6.
24. Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на заседании Совета Глав Государств-участников Содружества Независимых Государств // URL: <https://president.uz/ru/lists/view/5615>. – 14 окт. 2022 г.
25. Выступление Президента Республики Узбекистан Ш.вката Мирзиёева на аседании Совета глав государств-членов Шанхайской организации сотрудничества // URL: <https://president.uz/ru/lists/view/5542>. – 16 сент. 2022 г.