

4-9-2019

## GEO AND FOREIGN ECONOMIC INTERESTS OF UZBEKISTAN IN REVIVING THE GREAT SILK ROAD

O.R Sheraliev

*University of World Economy and Diplomacy Uzbekistan, 100137, Tashkent, Mustakillik Avenue, 54,*  
o\_sheraliev@umail.uz

Follow this and additional works at: <https://uzjournals.edu.uz/iqtisodiyot>

---

### Recommended Citation

Sheraliev, O.R (2019) "GEO AND FOREIGN ECONOMIC INTERESTS OF UZBEKISTAN IN REVIVING THE GREAT SILK ROAD," *Economics and Innovative Technologies*: Vol. 2019 : No. 3 , Article 40.

Available at: <https://uzjournals.edu.uz/iqtisodiyot/vol2019/iss3/40>

This Article is brought to you for free and open access by 2030 Uzbekistan Research Online. It has been accepted for inclusion in Economics and Innovative Technologies by an authorized editor of 2030 Uzbekistan Research Online. For more information, please contact [sh.erkinov@edu.uz](mailto:sh.erkinov@edu.uz).

## GEO AND FOREIGN ECONOMIC INTERESTS OF UZBEKISTAN IN REVIVING THE GREAT SILK ROAD

Sheraliev Oybek Rixsillaevich<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Researcher University of World Economy and Diplomacy  
Uzbekistan, 100137, Tashkent, Mustakillik Avenue, 54  
E-mail: [o\\_sheraliev@umail.uz](mailto:o_sheraliev@umail.uz)

**Abstract:** This article reveals the geo-economical and foreign economic interests of Uzbekistan in the revival of the Silk Road. While the main thrust of the article, serve the interests of Uzbekistan. The article gives a detailed analysis of the process of restoration of the Silk road by implementing both traditional types of transportation (railway, automobile) and unconventional (gas and oil pipelines). Also defined the interests of Uzbekistan in the implementation of the Chinese project "Silk Road Economic Belt".

**Key words:** Uzbekistan, Silk road, Great Silk road, the restoration of Silk road, "Silk Road Economic Belt", transport, logistics, investments, strategy, geo-economic interests, foreign economic interests, Central Asia, the traditional modes of transport, alternative modes of transport.

## ГЕО- И ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИНТЕРЕСЫ УЗБЕКИСТАНА В ВОЗРОЖДЕНИИ ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Шералиев Ойбек Рихсиллаевич<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Соискатель Университет мировой экономики и дипломатии  
Узбекистан, 100137, Ташкент, проспект Мустакиллик, 54  
E-mail: [o\\_sheraliev@umail.uz](mailto:o_sheraliev@umail.uz)

**Аннотация:** В настоящей статье раскрыты гео- и внешнеэкономические интересы Узбекистана в возрождении Шелкового пути. При этом основным вектором в статье выступают интересы Узбекистана. В статье дан обстоятельный анализ процесса восстановления Шелкового пути путем реализации как традиционных видов транспорта (железнодорожный, автомобильный), так и нетрадиционных (трубопровод, газопровод). Также определены интересы Узбекистана в реализации китайского проекта «экономический пояс Шелкового пути».

**Ключевые слова:** Узбекистан, Шелковый путь, Великий Шелковый путь, восстановление Шелкового пути, «экономический пояс Шелкового пути», транспорт, логистика, инвестиции, стратегия, геоэкономические интересы, внешнеэкономические интересы, Центральная Азия, традиционные виды транспорта, нетрадиционные виды транспорта.

### Введение

Установление удобных и кратчайших коммуникаций с центрами мировой торговли стало стратегически важной задачей Республики Узбекистан с первых лет ее независимости. Успешно реализуется взаимовыгодная интеграция национальной транспортной системы в систему международных транспортных коридоров. Являясь перекрестком всех наземных и воздушных коммуникаций региона, республика обладает уникальными возможностями участия в международном транзите. Активно проводится работа по модернизации и увеличению пропускной способности

внутренней транспортной системы. Ежегодно из бюджета республики выделяются значительные средства для реконструкции и ремонта существующих, а также строительства новых дорог, железных дорог, мостов и соответствующей инфраструктуры.

Обладая огромным экспортным потенциалом, Узбекистан в своей внешней и внутренней политике вынужден принимать в расчет свою отдаленность от морских торговых путей, что априори удорожает его продукцию и снижает ее конкурентоспособность.

#### **Анализ литератур касательно тематики исследования**

Анализируя высказывание ведущих специалистов и экспертов в исследовании в гео- и внешнеэкономических интересах Узбекистана в возрождении шелкового пути важно отметить следующее:

По исследованию И.Бабаева в Узбекистане активно проводится работа по модернизации и увеличению пропускной способности внутренней транспортной системы. Ежегодно из бюджета республики выделяются значительные средства для реконструкции и ремонта существующих, а также строительства новых дорог, железных дорог, мостов и соответствующей инфраструктуры.

Говоря о развития транспортных коридоров Р.Абдусаматова предлагает развивать в направлении портов прибалтийских государств (транзитом через Казахстан и Россию) – Клайпеда (Литва), Рига, Лиепая, Вентспилс (Латвия), Таллинн (Эстония). В свою очередь, В.Кулика развития корридора через Беларусь и Украину (транзитом через Казахстан и Россию) – погранпереходы Чоп (Украина) и Брест (Беларусь), далее на Европу является более эффективным направлением.

В свою очередь, А.Князев отметил, что современное состояние развития сети международных транспортных коридоров, проходящих через Узбекистан, основывается на приоритетных международных направлениях Запад – Восток (через Китай, Среднюю Азию и Россию в Европу) и Север – Юг (через Россию, Казахстан, Узбекистан, западные районы Китая и Пакистана).

По словам Р.Абдусаматова серьезным достижением в этом плане стало введение в действие при активном участии Узбекистана железнодорожной линии «Теджен-Серахс-Мешхед», которая открыла новый Трансазиатский коридор для выхода центральноазиатских стран на мировой рынок через территории Ирана и Турции.

Р.Махмудов в своих исследованиях рассматривает две трассы по диверсификации экспорта природного газа из стран Центральной Азии, включая Узбекистан, первая – это Транскаспийский газопровод, который соединит Центральную Азию с Азербайджаном через Каспийское море. Вторая трасса – это маршрут через Северный Иран, который позволил бы обойти Каспий и обеспечить прямой выход на Турцию и европейский рынок.

По проведенным исследованиям Ш.Р.Арифханова существует Трансафганский проект транспортировки центральноазиатского газа в южном направлении через Афганистан в Пакистан и Индию, обсуждаемый еще с середины 90-х годов. Но по причине продолжающейся войны в Афганистане он пока остается теоретической конструкцией. Однако, дороги через Афганистан позволят Центральной Азии получить выход к Индийскому океану, а самому ему стать одним из основных

транзитных государств.

### **Методология исследование**

При проведении анализа данной статьи использовано сравнительный метод, юридико-правовой метод, сравнительно-исторический метод, а также общенаучный и специальный метод исследования и познания при главенстве экономических законов и методов позволили выдвинуть ряд идей и практических рекомендаций.

### **Анализ и результаты**

Итак, почему Узбекистан заинтересован в восстановлении Шелкового пути?

Во-первых, основным результатом XX века в мире явилось то, что развитие государств определило не производство как таковое, а сфера услуг. На международном уровне транспортные услуги, в том числе, транзитные, логистические и иные составляют существенный приток дохода для таких стран, как Панама, Египет, Турция, Корея и др. Узбекистан путем восстановления связей через Шелковый путь заинтересован в становлении как одного из ведущих транзитных стран мира.

Во-вторых, восстановление связей через Шелковый путь является гарантированным средством интеграции стран, прилегающих через данный путь, что также является стратегической задачей Узбекистана.

В-третьих, издревле Самарканд являлся одним из мировых центров науки, культуры, торговли и ремесла. И поэтому Самарканд при великом Амуре Темуре назывался «Самарканд сайкали руи замин». Самарканд возвеличился и был выбран столицей великого Мавереннахра, благодаря своему геостратегическому положению, находясь в центре Средней Азии, на перепутье многих транспортных коридоров. На сегодняшний день Самарканд может стать своего рода транспортным хабом для Европы и Азии, путем восстановления Шелкового пути, т.к. город, имея стратегически важную расположенность, одновременно имеет развитую туристическую, обслуживающую и логистическую базу.

В-четвертых, Узбекистан всегда отличался высоким уровнем терпимости в вере; в республике мирно сосуществуют все конфессии; проживают представители более 110 наций и народностей. Еще один город Узбекистана Бухара, является одним из признанных центров в мире в области религиозного обучения. В этой связи этногенез Великого Шелкового пути показывает, что никогда в истории в пространстве Средней Азии не возникали проблемы с религиозной и национальной терпимостью, что в современный период является одним из решающих факторов транзитного становления центральноазиатского региона, т.к. во многих точках мира существуют и разгораются очаги напряженности, связанные именно с религиозной и национальной нетерпимостью.

В-пятых, восстановление Шелкового пути может стать сильным стимулом по восстановлению Афганистана, по переводу экономики Афганистана из военно- и наркоориентированной, в транзитно- и логистическо ориентированную экономику. В связи с этим, в своем выступлении на международной конференции по Афганистану: «Мирный процесс, сотрудничество в сфере безопасности и региональное взаимодействие» Президент Республики Узбекистан Ш.М. Мирзиёев в частности отметил: «Очевидно, всем нам необходимо осознать, что мы боремся не просто за будущее Афганистана, а за нашу общую безопасность, за мир без терроризма,

фанатизма и насилия»;

В-шестых, восстановление Шелкового пути может стать самой оптимальной транспортной артерией для стран Европы и Азии, что доказывается следующими неоспоримыми фактами:

1) Шелковый путь является исторически доказанной и проверенный временем транспортной артерией;

2) Шелковый путь является одним из наиболее коротких связующих путей Европы и Азии;

3) Страны, прилегающие к Шелковому пути и их политические режимы, являются стабильными и устойчивыми. Данные страны не подвержены политическим тряскам и волнениям;

4) В странах, прилегающих через Шелковый путь развиты транзитные и логистические услуги, имеются прекрасные автомобильные и железнодорожные дороги;

5) Страны, прилегающие к Шелковому пути, имеют хорошие добрососедские отношения, в культурном и религиозном плане не имеют противоречий.

Современная концепция развития сети международных транспортных коридоров, проходящих через Узбекистан, основывается на нескольких приоритетных направлениях: традиционные маршруты международных автоперевозок, пролегающие через Казахстан в Сибирь; со странами Кавказа и Европы, через Иран и Турцию. На сегодняшний день существуют восемь международных транспортных коридоров:

Коридор 1 – в направлении портов прибалтийских государств (транзитом через Казахстан и Россию) – Клайпеда (Литва), Рига, Лиепая, Вентспилс (Латвия), Таллинн (Эстония);

Коридор 2 – через Беларусь и Украину (транзитом через Казахстан и Россию) – погранпереходы Чоп (Украина) и Брест (Беларусь), далее на Европу;

Коридор 3 – на украинский порт Ильичевск (транзитом через Казахстан и Россию), с выходом на Черное море;

Коридор 4 – в восточном направлении через казахско-китайский пограничный переход до восточных портов Китая, а также Дальневосточных портов Находка, Владивосток др.;

Коридор 5 – в направлении Транскавказского коридора (транзитом через Туркменистан, Казахстан и Азербайджан), с выходом на Черное море, который известен как коридор ТРАСЕКА;

Коридор 6 – в направлении Транскавказского коридора (транзитом через Казахстан и Азербайджан), с выходом на Черное море;

Коридор 7 – на иранский порт Бандар-Аббас (транзитом через Туркменистан) с выходом на Персидский залив;

Коридор 8 – на иранский порт Бандар-Аббас (транзитом через Казахстан) с выходом на Персидский залив.

В настоящее время через территорию Узбекистана проходит три международных железнодорожных коридора, соединяющие 18 государств Европы и Азии.

Современное состояние развития сети международных транспортных

коридоров, проходящих через Узбекистан, основывается на приоритетных международных направлениях Запад – Восток (через Китай, Среднюю Азию и Россию в Европу) и Север – Юг (через Россию, Казахстан, Узбекистан, западные районы Китая и Пакистана). Серьезным достижением в этом плане стало введение в действие при активном участии Узбекистана железнодорожной линии «Теджен-Серахс-Мешхед», которая открыла новый Трансазиатский коридор для выхода центральноазиатских стран на мировой рынок через территории Ирана и Турции.

С этой точки зрения геоэкономическое и геополитическое значение развития транспортного потенциала Узбекистана как связующего звена между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона в XXI веке уникально. Глобальная задача – создание для грузоотправителей и перевозчиков наиболее выгодных условий движения по транспортным коридорам, проходящим через территорию Узбекистана.

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. В связи с этим, в своем выступлении на международной конференции по Афганистану: «Мирный процесс, сотрудничество в сфере безопасности и региональное взаимодействие» Президент Республики Узбекистан Ш.М. Мирзиёев в частности отметил: «запуск трансафганских транспортно-коммуникационных проектов в тесной увязке с другими, не менее значимыми региональными проектами, такими, как «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман» и «Узбекистан– Кыргызстан – Китай», также создаст все необходимые условия для развития межконтинентальных транспортных коридоров практически во всех направлениях – с Севера на Юг и с Востока на Запад кратчайшим путем;

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».

Помимо упомянутых выше видов транспорта для государств Центральной Азии важно также развитие трубопроводного транспорта. В рамках Великого шелкового пути сегодня развиваются те виды транспортных коммуникаций, которых здесь прежде не было, – трубопроводы для транспортировки нефти и природного газа. В Каспийско-Центральноазиатском регионе открыты богатейшие залежи углеводородного сырья, оцениваемые геологами в 20–40 млрд. тонн. Сегодня эти

запасы приобретают важное геополитическое значение. В связи с этим возрастает роль энергетического фактора в международных отношениях таких государств как Туркменистан, Казахстан, Азербайджан и Узбекистан. К примеру, благодаря национальным запасам природного газа и нефти, Узбекистан обеспечивает себе энергетическую независимость, а часть природного газа экспортируется в Россию и Китай. Кроме вышесказанного, Республика Узбекистан планирует участие в проекте ТАПИ. В этой связи, Президент Республики Узбекистан Ш.М. Мирзиёв в ходе встречи с Президентом Туркменистана Г. Бердымухамедов заявил, что «Мы рады поддержать этот глобальный проект ТАПИ, который обеспечит мир и стабильность в Афганистане, то, к чему мы все вместе стремимся. Мы договорились, что поддержим этот проект и будем работать вместе».

В конце XX века были проложены газопроводы Бухара-Урал и Средняя Азия-Центр, что внесло заметный вклад в развитие энергетической отрасли региона, хотя и поставил регион в зависимость от единственного экспортного пути в Россию.

После обретения независимости Узбекистан начал проводить активную энергетическую политику, направленную на обеспечение энергетической независимости путем увеличения добычи нефти и природного газа; бесперебойное и устойчивое снабжение внутренних потребителей энергоносителями; модернизацию топливно-энергетического комплекса страны; привлечение инвестиций в геологоразведывательные работы перспективных нефтегазоносных месторождений. Краеугольным камнем по внешней политике государств региона встал вопрос диверсификации экспортных потоков и транзитных коридоров энергоресурсов.

Различные негативные тенденции в традиционных добывающих регионах мира выдвигает Каспийско-Центральноазиатский регион на первые рубежи борьбы за контроль над запасами нефти и природного газа, а также по контролю над магистральными маршрутами их транспортировки.

Активную позицию в этом направлении проявляют Туркменистан и Узбекистан. Здесь отдельного внимания заслуживает газопровод Туркменистан-Узбекистан-Казахстан-Китай. Первый Президент Узбекистана Ислам Каримов подчеркивал, что реализация именно таких проектов является наиболее целесообразным и оптимальным путем модернизации страны, и самое главное, повышения уровня жизни народов. Проектная мощность трубопровода составляет 40 млрд. куб. м. газа.

Многие аналитики среди перспективных направлений диверсификации экспорта природного газа из стран Центральной Азии, включая Узбекистан, указывают на Западный маршрут в обход России в сторону ЕС. Европейский союз заинтересован в обеспечении прямого доступа к ресурсам региона, что снизило бы доминирование России на рынке ЕС, а также укрепило бы позиции стран-производителей в переговорах с Россией. Итак, в рамках западного маршрута рассматриваются две трассы. Первая – это Транскаспийский газопровод, который соединит Центральную Азию с Азербайджаном через Каспийское море. Вторая трасса – это маршрут через Северный Иран, который позволил бы обойти Каспий и обеспечить прямой выход на Турцию и европейский рынок. Эти направления, задуманные как часть более масштабного проекта Набукко, в перспективе могли бы превратиться в крупный мировой маршрут поставки газа, поскольку по нему может экспортироваться газ, как из Центральной Азии, так и из Ирана.

Кроме проекта трубопровода в европейском направлении также существует Трансафганский проект транспортировки центральноазиатского газа в южном направлении через Афганистан в Пакистан и Индию, обсуждаемый еще с середины 90-х годов. Но по причине продолжающейся войны в Афганистане он пока остается теоретической конструкцией. Однако, дороги через Афганистан позволят Центральной Азии получить выход к Индийскому океану, а самому ему стать одним из основных транзитных государств.

Хотелось бы отметить, в настоящий момент главными экспортными направлениями углеводородов из Центральной Азии и Узбекистана остаются Северный российский и Восточный китайский маршруты. Реализация других обсуждаемых проектов в перспективе способствует возрождению Шелкового пути, только в энергетическом направлении.

Реализация всех транспортных проектов Узбекистана, 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.

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

#### **Заключение и предложение**

Таким образом, 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. В этом смысле, Республика Узбекистан активно поддерживает проект «экономический пояс Шелкового пути», продвигаемый КНР. Так, например, 15 июня 2015 г. на Форуме экономического сотрудничества "Китай–Узбекистан" было заявлено, что Узбекистан полностью поддерживает китайские предложения и инициативу о строительстве Экономического пояса Шелкового пути и готовы принять участие в ее реализации путем осуществления совместных проектов».

Важно отметить, что для Узбекистана «экономический пояс Шелкового пути» представляет интерес не столько как возможность привлечения инвестиций в те или иные конкретные проекты, а сколько возможность обеспечить большую связанность транспортной системы страны с существующими и планируемыми транспортными коридорами в центральноазиатском регионе. Это должно, в средне и долгосрочной перспективе, снизить транспортные издержки, обеспечить снижение сроков и стоимости транспортировки экспортных и импортных грузов для узбекского бизнеса.

Есть несколько проектов, которые могут быть включены в проекты «экономический пояс Шелкового пути» с точки зрения интересов Узбекистана. Это формирование нового транспортного коридора «Термез – Мазари-Шариф – Андхой – Герат – Иран» и актуализация вопроса строительства железной дороги «Герат – Андхой – Мазари-Шариф». Ну и конечно, реализация проекта международного железнодорожного коридора «Европа-Узбекистан-Китай» через интенсификацию



переговорного процесса по многострадальному проекту строительства железной дороги «Узбекистан-Кыргызстан-Китай».

«Экономический пояс Шелкового пути» для Узбекистана это возможность обеспечения дальнейшей диверсификации транспортных маршрутов для экспорта/импорта и транзита грузов через сопряженность национальных планов развития транспортного сектора с реализацией широкого спектра альтернативных транспортных коридоров, проходящих через регион, на основе системы международных соглашений и регулирующих норм, обеспечивающих быстрое и как можно менее затратное передвижение товаров и людей.

## References

1. Babaev I. Transportniye arterii – klyuch k miroviym riykam // [http://www.ut.uz/rus/obshestvo/transportnie\\_arterii\\_klyuch\\_k\\_mirovim\\_rinkam.mgr](http://www.ut.uz/rus/obshestvo/transportnie_arterii_klyuch_k_mirovim_rinkam.mgr). – 2015. – 13 sent.
2. Viystuplenii Prezidenta Respubliki Uzbekistan SHavkata Mirziyoeva na mejdunarodnoy konferensii po Afganistanu: «Mirniy protsess, sotrudnichestvo v sfere bezopasnosti i regionalnoe vzaimodeystvie» // <http://president.uz/ru/lists/view/1601>. – 2018. – 27 marta.
3. Abdusamatov R. Mejdunarodniye transportniye koridoriy Uzbekistana // <http://www.transport-centre.ru/article.php?id=1914>. – 2010. – 11 iyul.
4. Kulik V. «Velikiy SHelkoviy Put» i Ukraina // <http://www.for-ua.com/analytics/2010/06/11/103720.html>. – 2010. – 11 iyun.
5. Uzbekistan smotrit na Kitay // <http://www.mosgazelle.ru/news32.html>. – 2007. – 20 fevr.
6. Mannonov A.M., Ochilov B.E. Uzbekistan’s participation in the process of Renovation of the Silk Road // *Mayak Vostoka*. – T.: ToshDSHI, 2013. - № 1-2. – P. 43.
7. Transportnaya sistema // [http://www.investuzbekistan.uz/rus/delovaya\\_sreda/transportnaya\\_sistema/](http://www.investuzbekistan.uz/rus/delovaya_sreda/transportnaya_sistema/).
8. Knyazev A.A. Ekonomicheskaya situatsiya v severo-vostochniyx provinsiyax Afganistana i problemiy obespecheniya regionalnoy bezopasnosti // *Afganistan i bezopasnosts sentralnoy Azii*. – Bishkek, 2004. – S. 49.
9. Abdusamatov R. Put Uzbekistana k portam mira lejit cherez Transafganskiy koridor // <http://www.transport-centre.ru/article.php?id=2158>. – 2010. – 8 iyun.
10. Viystuplenii Prezidenta Respubliki Uzbekistan SHavkata Mirziyoeva na mejdunarodnoy konferensii po Afganistanu: «Mirniy protsess, sotrudnichestvo v sfere bezopasnosti i regionalnoe vzaimodeystvie» // <http://president.uz/ru/lists/view/1601>. – 2018. – 27 marta.
11. Gazoprovod TAPI – stroyashiysya magistralniy gazoprovod protyayonnostyu 1,735 km iz Turkmenistana v Afganistan, Pakistan i Indiyu. Proektnaya moshnost – 33 mlrd kubometrov gaza v god. Predpolagaemaya stoimost proekta – \$7,9 mlrd // [https://ru.wikipedia.org/wiki/TAPI\\_\(truboprovod\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/TAPI_(truboprovod)). – 2018. – 28 apr.
12. SHavkat Mirziyoev poyasnil, pochemu Uzbekistan podderjal projekt TAPI // <https://ru.sputniknews-uz.com/video/20180423/8030758/uzbekistan-turkmenistan-tapi.html>. – 2018. – 2 maya.

13. SHustrov A. Energeticheskiy potencial Uzbekistana // <http://www.wpru.ru/?p=541>. – 2008. – 20 noyab.
14. Otkryt transaziatskiy gazoprovod «Turkmenistan-Uzbekistan-Kazaxstan-Kitay» // [http://bank.uz/publish/doc/text50436\\_otkryt\\_transaziatskiy\\_gazoprovod\\_turkmenistan-uzbekistan-kazahstan-kitay](http://bank.uz/publish/doc/text50436_otkryt_transaziatskiy_gazoprovod_turkmenistan-uzbekistan-kazahstan-kitay)
15. Viystuplenie Prezidenta Respubliki Uzbekistan Islama Karimova na peregovorax s Prezidentom Turkmenistana G. Berdimuxamedoviy m v rasshirennom sostave // [http://president.uz/#ru/news/show/vistupleniya/vyistuplenie\\_prezidenta\\_respubliki\\_uz\\_5/](http://president.uz/#ru/news/show/vistupleniya/vyistuplenie_prezidenta_respubliki_uz_5/). – 2010. – 20 okt.
16. Isabaev A. Noviye energeticheskie trendiy v regione sentralnoy Azii i Kaspiya // [http://www.cps.uz/rus/analitics/publications/novie\\_energeticheskie\\_trendi\\_v\\_regione\\_entralnoy\\_azii\\_i\\_kaspiya.mgr](http://www.cps.uz/rus/analitics/publications/novie_energeticheskie_trendi_v_regione_entralnoy_azii_i_kaspiya.mgr). – 2010. – 14 yanv.
17. Pipelines, politics and power: the Future of EU-Russia energy relations. CER Report. – 2010. – P. 99.
18. Maxmudov R. Diversifikatsiya postavok gaza: otsenka perspektivnosti napravleniy eksportassentralnoaziatskogogaza // [http://www.cps.uz/rus/analitics/publications/diversifikaiya\\_postavok\\_gaza\\_oenka\\_perspektivnosti\\_napravleniy\\_eksporta\\_entralnoaziatskogo\\_gaza.mgr](http://www.cps.uz/rus/analitics/publications/diversifikaiya_postavok_gaza_oenka_perspektivnosti_napravleniy_eksporta_entralnoaziatskogo_gaza.mgr). – 2010. – 25 sent.
19. Arifxanov SH.R. ssentralnaya Aziya: regionalnaya integratsiya i bezopasnost. – T., 2008. – S. 83.
20. Mannonov A.M., Ochilov B.E. Uzbekistan’s participation in the process of Renovation of the Silk Road // *Mayak Vostoka*. – T.: ToshDSHI, 2013. - № 1-2. – P. 45. Ibid. – P. 46.
21. Mannonov A.M., Ochilov B.E. The Rise of significance of transport communications of Uzbekistan within the process of Silk Road Renovation // *Buyuk Ipak yo’lining o’tmishi va hozirgi kuni: rivojlanishining ijtimoiy-madaniy, tarixiy, siesiy va iqtisodiy yo’nalishlari: xalqaro ilmiy-amaliy konferensiya materiallari to’plami*, Toshkent sh., 25 mart 2013 y. – T.: ToshDSHI, 2013. – P. 13.
22. V Kitae otkrylsya forum ekonomicheskogo sotrudnichestva "Kitay-Uzbekistan" // <http://russian.cri.cn/841/2015/06/16/1s551397.htm>. – 2015. – 16 iyunya.
23. Ekonomicheskiy poyas SHelkovogo puti i Uzbekistan // <http://blog.review.uz/new/ekonomicheskij-poyas-shelkovogo-puti-i-uzbekistan/>. – 2015. – 6 avg.