



ИСТОРИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ВЗАИМНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ГОСУДАРСТВ ЦЕНТРАЛЬНОАЗИАТСКОГО РЕГИОНА В РАМКАХ ФОРМАТА «ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ И КИТАЙСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА»

Умаров Рустам Зулфукарович

Магистрант факультета “Международное право”
Университета мировой экономики и дипломатии
при Министерстве иностранных дел

Республики Узбекистан

rumarov@gmail.com

<https://www.doi.org/10.5281/zenodo.10521511>

ARTICLE INFO

Received: 10th January 2024

Accepted: 16th January 2024

Online: 17th January 2024

KEY WORDS

Центральная, Азия, Китай, народ, Республика, политика, инвестиции, региона в рамках, сотрудничество, взаимное.

ABSTRACT

В данной статье анализируются вопросы, историко-правовые основы взаимного сотрудничества государств Центральноазиатского региона в рамках формата «Центральная Азия и Китайская Народная Республика».

Вопрос укрепления межрегионального сотрудничества Узбекистана со странами Центральной Азии сегодня является важным вопросом внешней политики. Узбекистан в настоящее время уделяет большое внимание развитию взаимовыгодных отношений со странами Центральной Азии. Важнейшими приоритетами Узбекистана в области внешней политики являются укрепление независимости и суверенитета государства, повышение места и роли страны как равноправного субъекта международных отношений, вступление в ряды развитых демократических государств, создание вокруг Узбекистана атмосферы безопасности, стабильности и гармоничного соседства. При этом, сегодня являются актуальными такие вопросы, как укрепление международного авторитета Республики Узбекистан, предоставление объективной информации мировому сообществу о проводимых в стране реформах, совершенствование нормативно-правовой базы внешнеполитической и экономической деятельности Республики Узбекистан и договорно-правовой основы международного сотрудничества, решение вопросов делимитации и демаркации государственной границы. Во внутренней и внешней политике Узбекистана сегодня большое внимание уделяется построению стабильного, справедливого и демократического государства, обеспечению внешней прозрачности страны, развитию регионального и многостороннего сотрудничества, а также борьбе с коррупцией. В текущий период разработан и принят ряд соответствующих программных документов по дальнейшему развитию многопланового сотрудничества Узбекистана со странами Центральной Азии, утверждены «дорожные карты». В ходе визитов Президента



Узбекистана Шавката Мирзиёева и глав государств Центральной Азии на высшем и высоком уровнях уделяется внимание вопросу проведения активной, открытой, прагматичной и продуманной внешней политики, отвечающей национальным интересам государств Центральной Азии. По нашему твердому убеждению, готовность и серьезное стремление к практическому сотрудничеству, а также чувство ответственности за общее будущее всех государств Центральной Азии являются прочной основой и гарантией устойчивого развития и процветания региона, - заявил Президент Шавкат Мирзиёев. Узбекистан выступает за более быстрое разрешение спорных вопросов и дальнейшее укрепление взаимного доверия. Основываясь на принципах добрососедства и взаимовыгодного сотрудничества, наши государства смогут более эффективно реализовать свой потенциал в торгово-экономической, транспортной, коммуникационной, культурно-гуманитарной сферах, вопросах безопасности и стабильности.

Термин «Великий Шелковый путь» впервые был использован в 1877 году в работе «Китай» немецкого исследователя Фердинанда фон Рихтгофена¹.

Наиболее развитый период этой дороги соответствует VIII-XII векам, и основная её часть проходила через страны Центральной Азии, в частности, Узбекистан. Эта дорога обусловила развитие не только торговли между государствами, но и научных и культурных связей и сыграла важную роль в развитии мировой цивилизации. К началу третьего тысячелетия важной задачей стало восстановление древнего Великого Шёлкового пути на основе взаимовыгодных отношений и поиск новых направлений сотрудничества.

Заслуживают внимания активные усилия Китайской Народной Республики (КНР) в строительстве проектов Нового Шёлкового пути. В последнее время Правительство КНР продвигает проект «Экономический коридор Великого Шёлкового пути», связанный с областью транспортной логистики². Данная концепция, по сути, направлена на активизацию сотрудничества КНР со странами Центральной Азии, соседними странами и участниками Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и была выдвинута лидером Китая Си Цзиньпином во время его визита в Казахстан в сентябре 2013 года. В ходе визита президент Китая отметил, что данная концепция является новым направлением развития сотрудничества между государствами Великого Шёлкового пути, способствует развитию региона и укреплению дружественных отношений³.

Цель проекта – создание новой модели регионального сотрудничества в рамках членов и наблюдателей ШОС (Беларусь, Монголия, Афганистан) для создания «Экономического коридора Великого Шёлкового пути». Традиционная модель предполагает, прежде всего, установление взаимовыгодных торгово-инвестиционных отношений и единой таможенной политики, а затем создание межправительственных институтов (например, план России, Казахстана и Белоруссии по формированию в

¹ Первухин В.В. Новый шёлковый путь. // «Энергетическая политика», 2014, №3.

² <http://www.inform.kz/rus/article/2659526>

³ Выступление Председателя Китайской Народной Республики Си Цзиньпина 16 сентября 2013 года в Назарбаев Университете Казахстана в Астане.



будущем Евразийского совета). Разница в том, что в концепции «Экономического коридора Великого Шёлкового пути» учитывается только сотрудничество в сфере торговли, транспорта и инвестиций, и оно не считается комплексным проектом сотрудничества. Примечательно, что он не предусматривает модификации существующих региональных механизмов.

Основными направлениями проекта являются:

1. Усиление обмена информацией по экономической политике и внешнеэкономической деятельности.
2. Улучшение межрегионального транспортного сообщения.
3. Снижение торговых барьеров и создание благоприятных условий для торговли.
4. Раскрупка счётов в национальной валюте.
5. Укрепление гуманитарных связей. Основными целями Китая по реализации этого проекта являются следующие⁴:

развитие Западных районов с относительно отсталым экономическим уровнем (данная программа реализуется с 2000 года);

усиление взаимной торговли со странами, охваченными проектом;

диверсификация безопасных транспортных коридоров в Европу;

обеспечение стабильности региона СУАР;

привлечение альтернативных энергетических ресурсов.

К этому времени Китай подписал соглашения о создании 11 зонах свободной торговли с 19 регионами и на сегодняшнее время ведёт переговоры по этому поводу с 23 государствами⁵. Кроме того, в октябре 2013 года президент Китая Си Цзиньпин в ходе своего официального визита в Индонезию предложил государствам АСЕАН инициативу создания «Экономического пояса Шёлкового пути» (ЭПШП) и «Морского Шёлкового пути XXI века» (МШП) в целях реализации интеграционных проектов с морскими и внутриконтинентальными странами. Видно, что Китай стремится приблизиться к Западу, основываясь на концепциях «Морского коридора Шёлкового пути» и «Экономического коридора Великого Шёлкового пути».

Стремление ускорить переход к реализации новых механизмов с привлечением большего числа участников обусловило принятие Пекином решения объединить обе инициативы в один проект «Один пояс, один путь» (ОПОП).

В целом, к реализации ОПОП Китай намерен привлечь страны Азии, Африки, Латинской Америки и Европы с населением более 4,5 млрд. человек (65% населения мира). На долю этих государств приходится 55% мирового ВВП, 75% глобальных энергетических запасов. По различным оценкам, предположительная стоимость всего проекта составляет 21 трлн. долларов США.

По мнению китайских экспертов, участвовавших на международной конференции, посвященной организации Экономического региона Шёлкового пути, проведённой в Пекине 11 декабря 2013 года центрально-китайской газетой «Жэньминь Жибао», формирование региона обусловлено за счёт снижения тарифных и

⁴ <http://russian.people.com.cn/31518/8400415.html> иктисод ва молия / экономика и финансы 2015, 4.

⁵ Федоренко В. Марказий Осиёда янги Ипак йули ташаббуслари. («The new silk road initiatives in Central Asia»). // «Rethink», Вашингтон Инсти-тути, 2013 йил август.



нетарифных барьеров, развития взаимной торговли, оптимизации транспортных маршрутов, улучшения возможностей для бизнеса, что обеспечивает большую прозрачность. В то же время прозвучали комментарии о важности инициативы «Морской коридор Шёлкового пути», выдвигаемой правительством Китая. По мнению Сунь Ли, заместителя руководителя Центральноазиатского исследовательского центра Китая, соединение морского коридора с маршрутом «Экономического региона Шёлкового пути» не только расширит евразийские экономические связи, но и, перемещаясь по огромному пространству, страны Центральной Азии, Ближнего Востока, Восточной и Южной Европы, вплоть до стран Восточной Азии, смогут получать высокие доходы при транзите⁶.

Основной целью создания «Экономического региона» является развитие инфраструктуры и транспортных коммуникаций, посредством чего предлагается идея развития коридоров безопасности, проходящих через Центральную Азию, в качестве альтернативы более протяженным морским путям, соединяющим Китай с Европой.

Поэтому Китай реализует политику диверсификации транзитно-транспортных коридоров. В настоящее время существует 3 маршрута из Китая в Европу:

1. Транссибирская магистраль (13 000 км) – от границы России и Китая до Роттердама.
2. Морской путь от порта Ляньюньган до Роттердама (10900 км).
3. Маршрут Шанхай-Роттердам (15 000 км).

В настоящее время 95% объема торговли Китая с Европой приходится на сложный и дорогостоящий маршрут: автомобильный, железнодорожный, морской транспорт. В этом направлении срок поставки продукции может быть продлен до 40 дней, за счет реализации проекта этот срок может быть сокращен до 11 дней. Это, в свою очередь, даёт Китаю возможность снизить транспортные расходы и повысить конкурентоспособность продукции на мировом рынке.

Китай реализует множество проектов с целью формирования многостороннего сотрудничества с Центральной Азией в различных сферах (энергетика, транспорт, торговля). Одним из важных энергетических проектов между Центральной Азией и Китаем является поставка туркменского газа в Китай по национальному газопроводу длиной 1100 км через Узбекистан и Казахстан. Этот проект начал свою деятельность в 2009 году, и только в этом году планировалась поставка 40 млрд. кубометров газа⁷.

Ещё одним энергетическим проектом является проект нефтепровода Казахстан-Китай, который позволит Китаю напрямую импортировать 14 млн. тонн нефти в год. Мы знаем, что энергетические потребности Китая, как ожидается, возрастут в несколько раз, поэтому ожидается, что отношения между Центральной Азией и Китаем улучшатся ещё больше. Благодаря этим проектам в 2009 году Китаем выделено Туркменистану (Южный-Иолотань-Османский газовый комплекс) кредитов в размере

⁶ <http://uzapi.gov.uz/news/info/print/3450/>

⁷ Федоренко В. Новые инициативы Шелкового пути в Центральной Азии («The new silk road initiatives in Central Asia»). // «Rethink», Вашингтонский институт, август 2013 г.



4 млрд. долларов США, а Казахстану национальной нефтегазовой корпорации «КазМунайГаз» 10 млрд. долларов США⁸.

В настоящее время Китай работает над несколькими проектами высокоскоростного маршрута Азия-Европа и программой «региональных мостов», которая откроет путь из Китая в Евразию, Восточную Европу и Средиземное море. Его можно назвать новым видением древнего Великого Шёлкового пути. Например, было решено построить железнодорожную линию протяженностью около 7000 километров, соединяющую крупные города Китая и Турции. Этот проект уже начался и, как ожидается, будет завершен к 2023 году⁹.

Китай вкладывает огромные деньги в развитие транспортной системы в Центральной Азии. Например, в феврале 2013 года правительство Китая одобрило проект строительства новой железной дороги между Кыргызстаном и Узбекистаном стоимостью 2 млрд. долларов США.

Следует отметить, что в 2012 году Казахстан и Китай запустили новую транспортную систему «Алтынколь-Хоргос» - новую железную дорогу, соединяющую китайский порт Ляньюньган с железнодорожной системой государств Центральной Азии¹⁰. Высокое внимание уделяется завершению строительства железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан и её продолжению в Туркменистан и Иран. Потому что он может стать ближайшей дорогой, соединяющей Китай со странами Персидского залива и Ближневосточного региона. В настоящее время Пакистан проявляет большой интерес к транспортному коридору, соединяющему Китай, и существует высокая вероятность соединения с коридором «КНР-Кыргызстан-Узбекистан», который обеспечит выход к Индийскому океану для стран Центральной Азии. Также, существует транспортный коридор, начинающийся из Чунцина (Китай) и продолжающийся через Казахстан, Россию, Беларусь и Польшу до Дуйсбурга, Германия. С 28 ноября 2013 года было запущено международное железнодорожное сообщение между Сианем и Алма-Атой.

28 декабря 2013 года начались практические действия по созданию порта в городе Ляньюньгань. Премьер-министр Китайской Народной Республики Ли Кэцян в ходе своего выступления в Ташкенте 30 ноября 2013 года предложил создать порт Ляньюньгань как совместный порт стран ШОС¹¹. Этот порт может предоставлять транспортно-логистические услуги государствам Центральной Азии.

В то же время Китай предложил создать устойчивый финансовый институт при реализации масштабных и крупных проектов в рамках «Экономического коридора Великого Шёлкового пути». Было отмечено, что такую задачу может выполнить также Банк развития ШОС.

Превращение провинции Синьцзян в центр транспортного узла «Коридора Шёлкового пути» обусловлено её близостью к странам Центральной Азии. Проект

⁸ Пирани С. Энергетика Центральной Азии: поворотный момент («Central Asian Energy: the Turning Point»). // Журнал «Emerging Markets», февраль 2010 г.

⁹ Олсен Р. «Аравия-Азия: Китай строит новый Шелковый путь, но готов ли Ближний Восток?» («Arabia-Asia: China Builds New Silk Road, But Is The Middle East Ready?») // Журнал "Forbes", октябрь 2012 г.

¹⁰ «Новые торговые пути Китая». // Журнал «Economic Safety», 2013 год февраль.

¹¹ <http://uzapi.gov.uz/news/info/print/3450/>



предусматривает создание около 8 транспортных коридоров, в том числе коридора Урумчи-Корло-Кашгар-Ченду-Андижан-Ташкент-Тегеран¹². Имеется в виду регион от Тихого океана до Балтийского моря, включающий 30 стран и имеющий население более 3 млрд. человек, обеспечивающий 23% мирового экспорта. По мнению аналитика Китайского института международных отношений, «Коридор Шёлкового пути» отличается от других традиционных коридоров тем, что у него нет государственного органа.

Российский фактор не следует забывать при реализации проекта «Экономический коридор Великого Шёлкового пути». Потому что для России, исторически претендующей на лидирующее сотрудничество с Центральноазиатским регионом, растущее влияние Китая в регионе можно рассматривать как угрозу и серьёзное препятствие в реализации концепции «Экономического коридора». В частности, хотя Россия и заявила, что не рассматривает этот проект как проект, угрожающий её интересам, она подчеркивает китайскую природу «Экономического региона». Этот проект не воспринят положительно другими странами, напротив, международные эксперты рассматривают инициативу Пекина как попытку создания зоны свободной торговли ШОС¹³. Европейские эксперты говорят¹⁴, что Китай может оказаться финансово не в состоянии реализовать этот масштабный проект. В свою очередь, Китай также заявил, что не планирует «давать крупные суммы денег на развитие других стран» для реализации проекта. Было подчеркнуто, что проект должен реализовываться совместно со странами-участницами. При этом китайцы неоднократно подчеркивали, что «Экономический коридор Великого Шёлкового пути» не является искусственно навязанным проектом. В качестве доказательства того, насколько нужен этот проект странам Центральной Азии, приводится тот факт, что Китай является крупнейшим торговым партнёром для России, Казахстана и Туркменистана, вторым для Узбекистана и Кыргызстана и третьим для Таджикистана¹⁵.

По мнению некоторых аналитиков, «Экономический коридор Великого Шёлкового пути» не является очень привлекательным проектом. Прежде всего, это нужно Китаю для развития дальневосточных провинций и усиления иностранных инвестиций в китайские компании. Для этого у Китая есть достаточные возможности, финансовые ресурсы, производственные мощности и сильные государственные компании. Страны Центральной Азии могут выиграть от реализации этого проекта, так как он снизит зависимость региона от России, поможет диверсифицировать как восточные, так и западные (Европа, Ближний Восток) маршруты поставок своих продуктов. Главным препятствием на пути полной реализации проекта является российский фактор. Стоит отметить, что доставка продукции в Европу по железной

¹² Федоренко В. Инициативы Нового Шелкового пути в Центральной Азии («The new silk road initiatives in Central Asia»). // «Rethink», Вашингтонский институт, август 2013 г.

¹³ Ремыга В.Н. Новая глобальная стратегия Китая - «Экономический пояс шёлкового пути». 2014.

¹⁴ Первухин В.В. Новый шёлковый путь. // Журнал «Энергетическая политика», 2014, № 3.

¹⁵ Статья руководителя Китайской академии современных международных отношений Фэн Юнцзюня в газете «Жэньминь Жибао» под названием «Суть концепции экономического коридора Шёлкового пути» (22 января 2013 г.).



дороге происходит гораздо быстрее, чем по морю. Но проблема в том, что у них небольшая доля в объёме грузов и общем товарообороте.

Экономический потенциал Узбекистана имеет большое стратегическое значение в создании «Экономического коридора Великого Шёлкового пути». В Узбекистане обнаружен более 171 источник нефти и природного газа, подтверждены запасы нефти в 594 млн. баррелей. В Узбекистане добывается 80 тонн золота в год, и Узбекистан является седьмым по величине производителем золота в мире. Узбекистан входит в тройку крупнейших экспортеров хлопкового волокна в мире¹⁶. Основными торговыми партнерами являются Россия, Турция, Китай и Казахстан.

В целях широкого использования богатого энергетического потенциала Узбекистана реализуется множество проектов по улучшению инфраструктуры. Например, в 2004 году был одобрен проект между АО «Узбекнефтегаз» и компанией «Лукойл» по развитию газовых комплексов, спонсорами которого выступили Азиатский банк развития, Исламский банк развития, Credit Agrokol, BNP Paribas и Корейский банк развития¹⁷.

В 2006 году на международной конференции, проведенной в Пекине центральнокитайской газетой «Жэньминь Жибао», особый акцент был сделан на значении Узбекистана в развитии Великого Шёлкового пути¹⁸. Ряд городов нашей страны считаются важными центрами Великого Шёлкового пути, город Самарканд отмечен как промышленный и инновационный центр Великого Шёлкового пути. Ташкент, столица нашей страны, признан сердцем этой сети благодаря своему высокому потенциалу в области транспорта и связи, производства и науки.

Сегодня мы видим, что двусторонние отношения между Узбекистаном и Китаем обогащаются новым содержанием в соответствии с созидательным духом Великого Шёлкового пути, а взаимовыгодные отношения ещё больше укрепляются. Хун Лэй, официальный представитель МИД Китая, заявил, что встречи лидеров Республики Узбекистан и Китайской Народной Республики в сентябре 2013 года в Ташкенте и в 2014 году в Шанхае имели большое значение в укреплении отношения между нашими странами. В частности, в ходе государственного визита Председателя Китайской Народной Республики Си Цзиньпина в Узбекистан были подписаны соглашения о расширении взаимовыгодных отношений в духе стратегического сотрудничества.

Действительно, отношения между Узбекистаном и Китаем вышли на новый уровень. Например, в 2014 году объём товарооборота между нашими странами превысил 5,5 млрд. долларов США. В ходе государственного визита Президента КНР в Узбекистан в сентябре 2013 года был подписан 31 документ по реализации проекта общей стоимостью 15 млрд. долларов США. Ожидается, что к 2023-2024 годам количество этих документов увеличится.

¹⁶ Узбекистан богат природными ресурсами («Uzbekistan is rich in natural resources»). // Журнал «Mining World», май 2013 г.

¹⁷ Российская компания «Лукойл» выделила 500 млн. долларов США на узбекский газовый проект («Russia's Lukoil Secures \$500 million Loan for Uzbek Gas Project»). // Журнал «Центральная Азия», март 2012 г.

¹⁸ <http://uza.uz/uz/society/buyuk-ipak-yo-li-bo-ylab-hamkorlik-rivojlanmoqda>



Упоминание проделанной за последние годы работы по совершенствованию транспортной системы служит наглядным свидетельством для выявления существующих проблем в сфере, их устранения и определения дальнейших перспектив.

Запуск новых маршрутов в нашей стране позволит диверсифицировать использование Узбекистаном международных логистических коридоров и снизить фактор риска. В целях дальнейшего совершенствования транспортной системы до 2016 года привлечено в отрасль 1,64 млрд. долларов США ежегодных инвестиций.

Думается, что с годами такие аспекты сотрудничества, в свою очередь, предполагают реализацию следующего:

1. Обеспечить высокие условия для отечественных автомобильных предприятий, модернизировать и расширить автопарки, превратить их в партнёров государственных предприятий (Ўзбекистон темир йўллари, Ўзбекистон ҳаво йўллари, Ўзавтойўл). Развитие прозрачной системы лицензирования и сертификации на перевозки грузов автомобильным транспортом и снижение государственных пошлин в отношении них, продление сроков действия.
2. Развитие рынка транспортно-логистических услуг, формирование региональных и субрегиональных мульти-модальных транспортных центров, регулирование транзита грузов с помощью таких центров.
3. Управление действующей транспортной системой путём формирования института, реализующего единую транспортную политику.

Приоритетными направлениями многостороннего сотрудничества Республики Узбекистан, как полноправного государства-участника Центральноазиатского региона в рамках формата «Центральная Азия и Китайская Народная Республика», а также в рамках ООН являются обеспечение безопасности и борьба с угрозами безопасности, нераспространение оружия массового поражения, мирное решение афганской проблемы, устранение экологических проблем, региональная безопасность в Центральной Азии и признание региона зоной, свободной от ядерного оружия, ликвидация последствий трагедии «Аральского моря», развитие образования, науки и культуры, сохранение и восстановление исторических традиций, исторических деятелей и архитектурных памятников, признание их вклада в мировую цивилизацию как в общечеловеческое культурное наследие и т.д. Известно, что такие международные организации, как ООН и её специализированные институты активно сотрудничают в реализации вышеуказанных направлений в Узбекистане. Ведь, как отметил Первый Президент Узбекистана И.Каримов, «когда мы говорим об интеграции в мировое сообщество, мы имеем в виду прежде всего наше участие в деятельности ООН». Мы рассматриваем наше участие в работе столь авторитетной международной организации как возможность привлечь внимание мирового сообщества к острым проблемам обеспечения безопасности, мира и согласия в Центральноазиатском регионе.

Несмотря на разнообразие международных организаций, вовлеченных в настоящее время в общую проблему безопасности, только ООН обладает всеми инструментами для поддержания и обеспечения безопасности – от превентивной



дипломатии до участия в миротворческих операциях»¹⁹. Фактически Республика Узбекистан является участницей всех 13 конвенций ООН по борьбе с международным терроризмом, выдвинула множество практических инициатив по объединению усилий мирового сообщества в борьбе с этой угрозой²⁰.

В конце XX века в Центральноазиатском регионе произошли крупные изменения и глобальные события. В Центральной Азии возникли новые суверенные, независимые государства. Это привело к изменениям на политической карте мира. В Центральной Азии новые независимые страны, такие как Узбекистан, Казахстан, Туркменистан, Таджикистан и Кыргызстан, разработали и внедрили свой новый путь развития и модель национального развития. После этого перед каждой из стран, стоящих на пути к независимому развитию, встали вопросы региональной безопасности, мира и устойчивого развития. В этом смысле одним из важнейших приоритетов внешней политики стран Центральной Азии, в том числе Узбекистана, является обеспечение региональной безопасности и стабильности, борьба со всеми формами терроризма, наркотрафика и незаконной деятельности, подрывающей мир народов. Фактически Центральная Азия занимает важное место в мире как географически, так и стратегически. Именно поэтому он имеет важное геополитическое значение в регионе.

Между ООН и странами региона был проведен ряд важных мероприятий по таким вопросам, как объявление Центральноазиатского региона зоной, свободной от ядерного оружия, борьба с наркотрафиком, мирное решение афганской проблемы, восстановление Афганистана, обеспечение экологической безопасности и обеспечении стабильности региона. Кроме того, между странами Центральной Азии установлены широкомасштабные отношения взаимного сотрудничества в сфере международной и региональной безопасности, проблемах устойчивого развития, социально-экономических и политических вопросах, реализован ряд крупных инициатив.

¹⁹ Каримов И. Узбекистан на пороге XXI века: угрозы безопасности, условия стабильности и гарантии развития. -Ташкент: 1997, -Б.300-301.

²⁰ Абдимўминов О. Сотрудничество Узбекистана с ООН по региональным вопросам.// «Международные отношения». 2015. № 4, Ташкент. Страницы 16-20.