

TRANSPORT INFRATUZILMASI ORQALI TA'SIR: “BIR MAKON – BIR YO‘L” DOIRASIDA MARKAZIY OSIYONING GEOSIYOSIY TRANSFORMATSIYASI

Choriyeva Dinora

*O‘zbekiston xalqaro islomshunoslik akademiyasi
Xalqaro munosabatlar va zamonaviy siyosiy jarayonlar
mutaxassisligi 1-bosqich magistranti*

Annotatsiya: Mazkur maqolada Xitoy tomonidan ilgari surilgan “Bir makon – bir yo‘l” tashabbusi doirasida rivojlanayotgan transport va logistika infratuzilmasining Markaziy Osiyoda shakllanayotgan geosiyosiy makonga ta’siri tahlil qilinadi. Tadqiqotda transport infratuzilmasi faqat iqtisodiy bog‘lanish vositasi sifatida emas, balki siyosiy ta’sir va strategik manfaatlarni ilgari suruvchi omil sifatida ko‘rib chiqiladi. Maqolada Markaziy Osiyoning Yevrosiyo hududidagi tranzit salohiyati, asosiy transport koridorlarining rivojlanishi hamda “Bir makon – bir yo‘l” doirasida mintaqa davlatlarining strategik tanlovlari tahlil etiladi. Shuningdek, tashqi kuchlar manfaatlari va mintaqaviy muvozanat masalalariga alohida e’tibor qaratiladi. Tadqiqot natijalari “Bir makon – bir yo‘l” tashabbusi Markaziy Osiyoda yangi geosiyosiy bog‘liqlik va ta’sir mexanizmlarini shakllantirayotganini ko‘rsatadi hamda mintaqa davlatlari uchun muvozanatli va ehtiyotkor infratuzilma siyosati zarurligini asoslab beradi.

Kalit so‘zlar: Markaziy Osiyo, transport infratuzilmasi, geosiyosat, “Bir makon – bir yo‘l”, logistika koridorlari, strategik bog‘liqlik, mintaqaviy muvozanat.

Аннотация: В статье анализируется влияние транспортно-логистической инфраструктуры, развивающейся в рамках китайской инициативы «Один пояс — один путь», на формирование геополитического пространства в Центральной Азии. Транспорт рассматривается не только как экономический инструмент, но и как фактор политического влияния и стратегической взаимозависимости. В работе исследуется транзитный потенциал региона, развитие ключевых транспортных коридоров, а также стратегические решения государств Центральной Азии в условиях растущей внешней вовлечённости. Особое внимание уделяется соотношению интересов внешних акторов и вопросам регионального баланса. Сделан вывод о том, что инициатива «Один пояс — один путь» способствует формированию новых механизмов геополитического влияния, что требует от стран региона взвешенной и долгосрочной инфраструктурной политики.

Ключевые слова: Центральная Азия, транспортная инфраструктура, геополитика, «Один пояс — один путь», логистические коридоры,

стратегическая взаимосвязанность, региональный баланс.

Abstract: This article examines the impact of transport and logistics infrastructure development under China's Belt and Road Initiative on the formation of a new geopolitical space in Central Asia. Transport is analyzed not merely as an economic connectivity tool, but as a mechanism of political influence and strategic interdependence. The study explores the region's transit potential, the evolution of key transport corridors, and the strategic choices made by Central Asian states amid increasing external engagement. Particular attention is paid to the balance of interests among external actors and regional stability. The findings suggest that the Belt and Road Initiative is reshaping geopolitical interactions in Central Asia, highlighting the need for a balanced and cautious infrastructure policy by regional states.

Keywords: Central Asia, transport infrastructure, geopolitics, "One Belt, One Road", logistics corridors, strategic connectivity, regional balance.

Kirish

So'nggi o'n yilliklarda transport va logistika infratuzilmasi davlatlar o'rtasidagi oddiy iqtisodiy bog'lanish vositasi bo'lishdan chiqib, geosiyosiy ta'sirni shakllantiruvchi muhim omillardan biriga aylandi. Ayniqsa, Yevrosiyo makonida joylashgan Markaziy Osiyo mintaqasi uchun transport yo'llari nafaqat yuk oqimlari, balki siyosiy ta'sir, strategik bog'liqlik va mintaqaviy muvozanat masalalari bilan chambarchas bog'liqdir.

Zamonaviy Xitoy Markaziy Osiyo davlatlarining eng katta iqtisodiy hamkori va investori ekanligi ma'lum. Umuman olganda, Xitoy Xalq Respublikasi o'z iqtisodiy imkoniyatlarini kengaytirish maqsadida "Asr loyihasi" deya talqin etiladigan "Belt and Road" loyihasini taqdim etdi.

"Bir makon, bir yo'l" – Xitoy Xalq Respublikasining xalqaro tashabbusi bo'lib, "yo'nalish bo'ylab Yevropa, Osiyo va Afrikaning 65 mamlakatida 4,4 milliard kishi bilan umumiy taqdir hamjamiyatini o'rnatishga" qaratilgan¹. Loyiha iqtisodiy yo'laklarni yanada takomillashtirish hamda yangi transport va savdo yo'llarini yaratishga qaratilgan ulkan geosiyosiy loyihadir. Ushbu loyiha Xitoy Xalq Respublikasi Raisi Si Szinpin tomonidan 2013-yilda e'lon qilingan bo'lib, 2 ta yo'nalishga ega. Birinchisi "Ipak yo'li iqtisodiy kamari" deb nomlanib loyiha quruqlikdagi yo'nalishi hisoblanadi. "XXI asr dengiz ipak yo'li" esa loyiohoning dengizdagi yo'nalishidir.

Asosiy qism: Markaziy Osiyo "Bir makon – bir yo'l" tashabbusida geografik jihatdan markaziy va funksional jihatdan muhim bo'g'in hisoblanib, Sharq–G'arb hamda Shimol–Janub yo'nalishlarini bog'lovchi quruqlik transport koridorlari kesishgan strategik makonda joylashgan. Tashabbus doirasida amalga oshirilayotgan

¹ Wang Y, The belt and road initiative. What will China offer the world in its rise? New World Press, 2016.

temir yo‘l va avtomobil infratuzilmasi loyihalari mintaqani global transport tarmoqlariga faol integratsiyalab, Xitoy, Yevropa, Rossiya, Janubiy Osiyo va Yaqin Sharq bilan bog‘lovchi muhim tranzit hududga aylantirmoqda. Natijada yuk oqimlarining ortishi va logistika bog‘liqligining kuchayishi Markaziy Osiyo davlatlari uchun yangi iqtisodiy imkoniyatlar yaratadi. Shu bilan birga, transport infratuzilmasining rivojlanishi tashqi moliyaviy resurslar, texnik standartlar va boshqaruv mexanizmlariga bo‘lgan qaramlikni kuchaytirib, mintaqada davlatlarining strategik mustaqilligi va geosiyosiy imkoniyatlariga muayyan bosim o‘tkazishi mumkin. Shunday sharoitda Markaziy Osiyo faqat passiv tranzit hudud sifatida emas, balki transport koridorlaridan kelib chiqadigan iqtisodiy manfaatlar bilan ularning siyosiy oqibatlari o‘rtasida muvozanat izlovchi, faol geosiyosiy tanlovlar qiluvchi subyekt sifatida namoyon bo‘lmoqda.

Markaziy Osiyoda multimodal transport yo‘laklarining integratsiyalashuvi mintaqaning ichki savdo hajmini 15% dan 20% gacha oshirish salohiyatiga ega bo‘lib, bu “landlocked” (dengizga chiqish imkoniyati yo‘qligi) muammosini hal etishning asosiy kalitidir,² deya baho berishadi.

Markaziy Osiyo hududida transport yo‘laklarining barpo etilishi nafaqat iqtisodiy logistika, balki yirik davlatlarning mintaqaviy ta‘sir doiralari uchun kurashini ham yangi bosqichga olib chiqdi. Mazkur jarayonda Xitoy, Rossiya va G‘arb davlatlarining manfaatlari o‘zaro kesishmoqda, bu esa mintaqada mamlakatlari zimmasiga murakkab geosiyosiy muvozanatni saqlash vazifasini yuklaydi.

Uzoq vaqt davomida Markaziy Osiyoning transport tizimi Rossiya hududi orqali o‘tuvchi yo‘nalishlarga tayanib keldi. Biroq, “Bir makon – bir yo‘l” doirasidagi “Xitoy–Qirg‘iziston–O‘zbekiston” (CKU) temir yo‘li loyihasi bu an‘anaviy bog‘liqlikka barham beruvchi “real keys”ga aylandi. Rossiya dastlab ushbu loyihaga o‘zining tranzit monopoliyasini saqlab qolish maqsadida ehtiyotkorlik bilan yondashgan bo‘lsa-da, 2022-yildan keyingi geosiyosiy o‘zgarishlar va sanksiyalar fonida “Janubiy yo‘lak”ning dolzarbligini tan olishga majbur bo‘ldi. Bu yerda Rossiya xavfsizlik kafolati sifatida, Xitoy esa asosiy sarmoyador sifatida namoyon bo‘lmoqda, bu esa “ikki tomonlama tayanch” muvozanatini yuzaga keltirmoqda. Xitoyning Markaziy Osiyodagi infratuzilmaviy ekspansiyasi Rossiyaning an‘anaviy hegemonligiga bevosita daxl qilmasada, u mintaqada davlatlariga Moskvaga qaramlikdan xalos bo‘lish uchun “geoiqtisodiy muqobil” variantlarni taqdim etmoqda.³

“Bir makon – bir yo‘l” doirasidagi investitsiyalarning yana bir ziddiyatli tomoni – bu “qarz tuzog‘i” diplomatiyasi bilan bog‘liq xavotirlardir. Xususan, Qirg‘iziston va Tojikiston misolida ko‘rish mumkinki, yirik infratuzilma loyihalari uchun Xitoydan

² The Impact of BRI on Central Asian Transport Connectivity. Almaty: Eurasian Research Institute (ERI) Publication, 2021. – P. 45.

³ Stronski, P., Ng, N. Cooperation and Competition: Russia and China in Central Asia, the Russian Far East, and the Arctic. Washington D.C.: Carnegie Endowment for International Peace, 2018. – P. 19.

olingan kreditlar milliy byudjetga sezilarli yuk bo'lib tushmoqda. Masalan, Qirg'iziston tashqi qarzining salmoqli qismi Xitoy Eksimbanki hissasiga to'g'ri kelishi mintaqada iqtisodiy qaramlikning siyosiy qaramlikka aylanishi borasidagi munozaralarni keltirib chiqardi. Mazkur vaziyatda Markaziy Osiyo davlatlari qarzni restrukturizatsiya qilish va loyihalarni "davlat-xususiy sheriklik" asosida amalga oshirish orqali o'z iqtisodiy suverenitetini himoya qilishga urinmoqda.

"Bir makon – bir yo'l" doirasidagi infratuzilma loyihalari mintaqa davlatlari oldida muhim dilemmalarni yuzaga keltirmoqda. Bir tomondan, transport va logistika infratuzilmasining rivojlanishi iqtisodiy o'sish va mintaqaviy integratsiyani rag'batlantiradi. Ikkinchi tomondan esa, moliyalashtirish, texnologiya va boshqaruv masalalarida tashqi aktorlarga bog'liqlik suveren qarorlar qabul qilish imkoniyatini cheklashi mumkin.

Infratuzilma obyektlari ustidan nazorat, uzoq muddatli qarz majburiyatlari va standartlarning tashqi manbalarga bog'lanishi geosiyosiy qaramlik riskini kuchaytiradi. Shu jihatdan, infratuzilmaviy bog'liqlik iqtisodiy foyda bilan birga siyosiy ta'sir mexanizmi sifatida ham namoyon bo'ladi.

Natijada, Markaziy Osiyoda "Bir makon – bir yo'l" doirasida shakllanayotgan geosiyosiy muhit suverenitet va bog'liqlik o'rtasidagi murakkab muvozanat bilan tavsiflanadi. Ushbu muvozanatni saqlash mintaqa davlatlarining institutsional salohiyati, tashqi siyosiy manevr qobiliyati va uzoq muddatli strategik rejalashtirish darajasiga bevosita bog'liqdir.

Xitoyning mintaqadagi infratuzilmaviy gegemonligiga javoban Yevropa Ittifoqi va AQSH o'zining muqobil strategiyalarini ilgari surmoqda. "Trans-Kaspiy xalqaro transport yo'lagi" (O'rta yo'lak) bu boradagi eng yirik misol hisoblanadi. Mazkur yo'lak nafaqat Xitoy mahsulotlarini Yevropaga yetkazish, balki mintaqa energiya resurslarini Rossiyaga bog'lanmagan holda jahon bozoriga olib chiqish imkonini beradi. Yevropa Ittifoqining "Global Gateway" loyihasi doirasida ajratilayotgan investitsiyalar Markaziy Osiyo mamlakatlariga faqat bir qutbga tayanmaslik imkoniyatlar yaratmoqda. Markaziy Osiyo davlatlari "O'rta yo'lak"ni rivojlantirish orqali o'zlarining tashqi siyosatidagi ko'pvektorlilikni mustahkamlamoqda. Bu Yevropa Ittifoqi uchun mintaqa bilan strategik bog'liqlikni kuchaytirishda muhim imkoniyatdir.⁴

"Bir makon – bir yo'l" tashabbusi Markaziy Osiyo davlatlari uchun ikki yoqlama mazmunga ega: u bir vaqtning o'zida mislsiz iqtisodiy rivojlanish imkoniyatlarini va jiddiy strategik xatarlarni taqdim etadi. Ushbu muvozanatni tahlil qilish mintaqaning kelajakdagi geosiyosiy o'rnini belgilashda hal qiluvchi ahamiyatga ega. "Bir makon – bir yo'l" tashabbusi doirasida transport va logistika infratuzilmasining jadal

⁴ Gümmer, S. Central Asia's New Realism: Infrastructure and Connectivity as Strategic Assets. Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP), 2022. Research Paper 11. – P. 22.

rivojlanishi Markaziy Osiyo davlatlari uchun keng ko‘lamli iqtisodiy va strategik imkoniyatlar yaratmoqda. Shu bilan birga, ushbu jarayon mintaqada oldiga uzoq muddatli siyosiy va institutsional xavflarni ham qo‘ymoqda. Ushbu imkoniyat va xavflar bilan yaqindan tanishib chiqishimiz, tashabbusning ahamiyati va Markaziy Osiyoning kelajakdagi pozitsiyasini qay shaklda olib borishi kerakligi nomoyon bo‘ladi. Strategik imkoniyatlarning eng asosiysi mintaqani “Land-locked”dan “Land-linked”ga o‘tkazishdir. Mintaqa uchun asosiy imkoniyat – geografik yopiqlikdan xalos bo‘lishdir. CSIS tadqiqotchisi Jon Hillman ta’kidlaganidek, transport yo‘laklari shunchaki asfalt va relslar emas, balki “savdo ekotizimi”dir.⁵

Bunga misol tariqasida Qozog‘istonni ko‘rishimiz mumkin, u o‘zining “Nurly Zhol” milliy dasturini “Bir makon – bir yo‘l” bilan uyg‘unlashtirish orqali mintaqada “quruqlikdagi port” (dry port) konsepsiyasini muvaffaqiyatli amaliyotga tatbiq etdi. Xorgos – Sharqiy darvoza maxsus iqtisodiy zonasi buning yorqin misolidir. Bu yerda yuklarni Xitoy o‘lchamidan (1435 mm) MDH standartidagi (1520 mm) relslarga o‘tkazish jarayoni logistika zanjirining strategik bo‘g‘iniga aylandi. Natijada mintaqada davlatlari endilikda faqat xomashyo eksportchisi emas, balki yuqori qo‘shilgan qiymatga ega tranzit xizmatlari ko‘rsatuvchi sub’yektga aylanmoqda.

Yangi infratuzilma mintaqada ichidagi savdo to‘siqlarini kamaytirib, “ko‘p tomonlama iqtisodiy bog‘liqlik”ni kuchaytirmoqda. Eurasian Research Institute ma’lumotlariga ko‘ra, transport va logistika xarajatlarining har 10% ga kamayishi mintaqalararo savdo aylanmasining taxminan 12–15% ga o‘shishiga bevosita xizmat qiladi⁶. Bu, ayniqsa, O‘zbekistonning “ikki karra yopiq” (doubly land-locked) maqomini yumshatib, uni mintaqaviy transport xabiga aylantirish strategiyasi bilan to‘liq mos keladi.

Iqtisodiy imkoniyatlar bilan bir qatorda, infratuzilmaviy loyihalarning moliyaviy yuki va ularning uzoq muddatli geosiyosiy oqibatlarini jiddiy xavotirlarni keltirib chiqarmoqda. Loyihaning Markaziy Osiyoga bir necha strategik imkoniyatlari bo‘lishi bilan bir qatorda, strategik xavflari ham yetarlicha mavjud. “Bir makon – bir yo‘l” doirasidagi infratuzilma loyihalari siyosiy risklarni ham yuzaga keltirmoqda. Avvalo, transport va logistika obyektlarining moliyalashtirilishi tashqi kredit va investitsiyalarga tayanishi mintaqada davlatlarining moliyaviy barqarorligiga uzoq muddatli bosim ko‘rsatishi mumkin. Qarz majburiyatlarining ortishi strategik qarorlar qabul qilishda siyosiy manevr imkoniyatlarini cheklash xavfini keltirib chiqaradi.

Carnegie Endowment hisobotiga ko‘ra, “Bir makon – bir yo‘l” doirasidagi kreditlar Qirg‘iziston va Tojikiston kabi kichik iqtisodiyotlar uchun “moliyaviy asorat” (debt-distress) xavfini tug‘diradi⁷. Tojikistonda infratuzilmani moliyalashtirish evaziga

⁵ Hillman, J. E. The Emperor's New Road: China and the Project of the Century. – New Haven: Yale University Press, 2020. – P. 84.

⁶ Eurasian Research Institute. (2021). The Impact of BRI on Central Asian Transport Connectivity. Almaty Publication.

⁷ Stronski, P., & Ng, N. (2018). Cooperation and Competition: Russia and China in Central Asia. Carnegie Endowment

bir qator foydali qazilma konlarini Xitoy kompaniyalariga ekspluatatsiya qilish uchun berilishi “infratuzilma evaziga resurs” modelining o‘ziga xos va ziddiyatli namunasi sifatida ko‘riladi. Bu jarayon milliy suverenitetning iqtisodiy richaglar orqali zaiflashishi borasidagi munozaralarni kuchaytirmoqda.

Tahlillar shuni ko‘rsatadiki, transport infratuzilmasi orqali yuzaga kelayotgan geosiyosiy transformatsiyadan maksimal foyda olish va xatarlarni minimallashtirish uchun Markaziy Osiyo davlatlari quyidagi kompleks strategiyalarni amalga oshirishi lozim:

Faqat bitta loyihaga bog‘lanib qolmaslik (“Ochiq eshiklar” siyosati) Markaziy Osiyo uchun “Bir makon – bir yo‘l” loyihasi juda muhim, lekin u yagona imkoniyat bo‘lib qolmasligi kerak. Hozirgi kunda mintaqamiz dunyo sarmoyadorlari uchun katta bozorga aylanyapti. Masalan, Yevropa Ittifoqining “Global Gateway” va G7 davlatlarining PGII loyihalari Xitoyning takliflariga munosib muqobil (alternativa) bo‘la oladi. Nega bu muhim? Kaspiy dengizi orqali o‘tuvchi “O‘rta yo‘lak” (Middle Corridor) bunga eng yaxshi misoldir. Ushbu yo‘nalish mintaqada davlatlariga bir vaqtning o‘zida ham Pekin, ham Bryussel, ham Vashington bilan teng huquqli hamkorlik qilishga yo‘l ochadi. Bunday xilma-xillik bitta yirik davlatning mintaqada mutlaq xo‘jayin bo‘lib olishiga yo‘l qo‘ymaydi va sog‘lom raqobatni yuzaga keltiradi.

Yo‘llarni raqamlashtirish Xitoyning NDRC hujjatlarida aytilganidek, faqat “qattiq” infratuzilma (temir yo‘l, ko‘prik) qurish yetarli emas. Yo‘llar yaxshi ishlashi uchun “yumshoq” infratuzilma, ya‘ni qonunlar va raqamli tizimlar ham tartibda bo‘lishi shart⁸.

Raqamlashtirish bo‘jxona jarayonlarini E-TIR (raqamli yuk tashish) tizimiga o‘tkazish va "Yagona darcha" usulini qo‘llash chegaradagi qog‘ozbozlik va navbatlarni 50% gacha kamaytirishi mumkin. Tadqiqotlarga ko‘ra, logistika qoidalarini xalqaro standartlarga moslashtirish yo‘llarning yuk o‘tkazish qobiliyatini ortiqcha xarajatlarsiz 30-40% ga oshiradi. Bu esa mintaqamiz orqali yuk tashishni arzon va jozibador qiladi.

Muzokaralarda yagona jamoa bo‘lish geosiyosiy transformatsiyaning eng muhim darsi – Markaziy Osiyo davlatlarining birdamligidir. Agar beshta qo‘shni davlat yirik sarmoyadorlar (Xitoy, Rossiya, Yel) bilan alohida-alohida savdolashsa, ularning pozitsiyasi kuchsiz bo‘ladi va yirik davlatlar o‘z shartini o‘tkazishi osonlashadi. Bu borada O‘zbekiston Prezidenti Sh.Mirziyoyev tomonidan ilgari surilgan Markaziy Osiyo davlatlari rahbarlarining Maslahat uchrashuvlari tashabbusi mintaqada mutlaqo yangi siyosiy muhit yaratdi. Ushbu platforma tufayli qo‘shni davlatlar yirik transport loyihalarida umumiy manfaatlarni birgalikda himoya qila boshladilar. Mintaqa davlatlari “C5+1” uchrashuvlarida bitta jamoa bo‘lib qatnashishi kerak. Prezident Sh.Mirziyoyev ta’kidlaganidek, faqat jipslashgan mintaqagina global iqtisodiy

for International Peace.

⁸ National Development and Reform Commission (NDRC). Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt. Beijing: Foreign Languages Press, 2015.

jarayonlarda o'z so'zini ayta oladi⁹. Bu yondashuv “qarz tuzog‘I”dan qochish va yirik loyihalarda milliy manfaatlarimizni himoya qilishning yagona kafolatidir.

Xulosa qilib aytganda, “Bir makon – bir yo‘l” tashabbusi doirasidagi transport infratuzilmasining rivojlanishi Markaziy Osiyo uchun shunchaki iqtisodiy loyiha emas, balki keng ko‘lamli geosiyosiy transformatsiya jarayonidir. Ushbu jarayon mintaqani uzoq yillik geografik yakkalanishdan xalos etib, uni Yevrosiyo qit‘asining strategik chorrahasiga aylantirmoqda.

O‘tkazilgan tahlillar shuni ko‘rsatadiki, yangi transport yo‘laklari (CKU, O‘rta yo‘lak) mintaqada davlatlariga tashqi siyosatda manevr qilish va an‘anaviy qaramlikdan chiqish imkonini bermoqda. Biroq, ushbu imkoniyatlar bilan bir qatorda “qarz yuki” va yirik davlatlar o‘rtasidagi raqobat kabi xatarlar ham mavjud. Ushbu xatarlarni bartaraf etishning yagona yo‘li – O‘zbekiston Prezidenti Shavkat Mirziyoyev ilgari surgan mintaqaviy hamjihatlik tamoyili asosida birlashish, infratuzilmani raqamlashtirish va ko‘pvektorli hamkorlikni davom ettirishdir.

Yakuniy xulosa sifatida ta’kidlash joizki, transport yo‘laklari Markaziy Osiyo uchun nafaqat yo‘l, balki milliy suverenitetni mustahkamlovchi va global dunyoda munosib o‘rin egallashni ta’minlovchi strategik “hayot yo‘li” hisoblanadi.

Foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxati:

1. Mirziyoyev Sh.M. Yangi O‘zbekiston strategiyasi. – Toshkent: “O‘zbekiston” nashriyoti, 2021. – B. 384-385.
2. Eurasian Research Institute. (2021). The Impact of BRI on Central Asian Transport Connectivity. Almaty Publication.
3. The Impact of BRI on Central Asian Transport Connectivity. Almaty: Eurasian Research Institute (ERI) Publication, 2021. – P. 45.
4. National Development and Reform Commission (NDRC). Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt. Beijing: Foreign Languages Press, 2015.
5. Wang Y, The belt and road initiative. What will China offer the world in its rise? New World Press, 2016.
6. Stronski, P., Ng, N. Cooperation and Competition: Russia and China in Central Asia, the Russian Far East, and the Arctic. Washington D.C.: Carnegie Endowment for International Peace, 2018. – P. 19.
7. Gümmer, S. Central Asia’s New Realism: Infrastructure and Connectivity as Strategic Assets. Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP), 2022. Research Paper 11. – P. 22.
8. Hillman, J. E. The Emperor's New Road: China and the Project of the Century. – New Haven: Yale University Press, 2020. – P. 84.

⁹ Mirziyoyev Sh.M. Yangi O‘zbekiston strategiyasi. – Toshkent: “O‘zbekiston” nashriyoti, 2021. – B. 384-385.