O‘ZBEKISTON TASHQI SIYOSATIDA JANUBIY KAVKAZ YO‘NALISHINING GEOSTRATEGIK AHAMIYATI

Ganixodjayev Yashnar
Toshkent davlat sharqshunoslik universiteti
samgoogac@gmail.com

Annotatsiya. *Tezisda Janubiy Kavkazning O‘zbekiston tashqi siyosatidagi geostrategik ahamiyati zamonaviy mintaqalararo jarayonlar bilan bog‘liq holda tahlil qilinadi. O‘zbekistonning Ozarbayjon va Gruziya bilan siyosiy, savdo-iqtisodiy hamda transport-logistika sohalaridagi hamkorligi mamlakat tashqi siyosatini geografik jihatdan diversifikatsiya qilishning muhim yo‘nalishlaridan biri sifatida baholanadi. Janubiy Kavkaz O‘zbekiston uchun nafaqat ikki tomonlama hamkorlik hududi, balki Markaziy Osiyoni Kaspiy va Qora dengiz havzalari, Turkiya hamda Yevropa bilan bog‘laydigan geostrategik makon ekani asoslanadi. O‘zbekiston–Ozarbayjon munosabatlarining ittifoqchilik darajasiga ko‘tarilishi, O‘zbekiston–Gruziya strategik sherikligining shakllanishi hamda Transkaspiy xalqaro transport yo‘nalishining rivojlanishi mazkur yo‘nalishning siyosiy va geoiqtisodiy ahamiyatini oshirayotgan asosiy omillar sifatida ko‘rib chiqiladi. Muallif Janubiy Kavkazni O‘zbekiston tashqi siyosatining “g‘arbiy geostrategik bog‘liqlik vektori” sifatida talqin qilishni taklif etadi.*

Kalit so‘zlar: *O‘zbekiston, Janubiy Kavkaz, Ozarbayjon, Gruziya, tashqi siyosat, geostrategiya, Transkaspiy yo‘nalishi, O‘rta koridor, transport diplomatiyasi, geoiqtisodiyot.*

Аннотация. *В тезисе анализируется геостратегическое значение Южного Кавказа во внешней политике Узбекистана в контексте современных межрегиональных процессов. Политическое, торгово-экономическое и транспортно-логистическое сотрудничество Узбекистана с Азербайджаном и Грузией рассматривается как одно из важных направлений географической диверсификации внешней политики страны. Обосновывается положение о том, что Южный Кавказ представляет для Узбекистана не только пространство двустороннего сотрудничества, но и важный геостратегический регион, связывающий Центральную Азию с Каспийским и Черноморским бассейнами, Турцией и Европой. Переход*

узбекско-азербайджанских отношений на уровень союзнических, формирование стратегического партнерства между Узбекистаном и Грузией, а также развитие Транскаспийского международного транспортного маршрута рассматриваются в качестве основных факторов повышения политической и геоэкономической значимости данного направления. Предлагается рассматривать Южный Кавказ в качестве «западного вектора геостратегической взаимосвязанности» внешней политики Узбекистана.

Ключевые слова: *Узбекистан, Южный Кавказ, Азербайджан, Грузия, внешняя политика, геостратегия, Транскаспийский маршрут, Средний коридор, транспортная дипломатия, геоэкономика.*

Abstract. *This thesis examines the geostrategic significance of the South Caucasus in Uzbekistan’s foreign policy in the context of contemporary interregional processes. Uzbekistan’s political, trade, economic, transport and logistics cooperation with Azerbaijan and Georgia is considered an important dimension of the geographical diversification of the country’s foreign policy. The paper argues that the South Caucasus is significant for Uzbekistan not only as an area of bilateral cooperation but also as a geostrategic space connecting Central Asia with the Caspian and Black Sea regions, Türkiye and Europe. The elevation of Uzbekistan–Azerbaijan relations to an allied level, the establishment of strategic partnership between Uzbekistan and Georgia, and the development of the Trans-Caspian International Transport Route are examined as key factors increasing the political and geo-economic importance of this direction. The author proposes interpreting the South Caucasus as a “western vector of geostrategic connectivity” in Uzbekistan’s foreign policy.*

Keywords: *Uzbekistan, South Caucasus, Azerbaijan, Georgia, foreign policy, geostrategy, Trans-Caspian route, Middle Corridor, transport diplomacy, geo-economics.*

Kirish

XXI asrning uchinchi o‘n yilligida xalqaro munosabatlar tizimida kechayotgan o‘zgarishlar davlatlarning tashqi siyosatida geografik omilning mazmunini ham yangilamoqda. Bugungi sharoitda davlatning geostrategik imkoniyatlari uning qayerda joylashgani bilangina emas, balki ushbu geografik o‘rindan qanday foydalanayotgani, qo‘shni va tutash mintaqalar bilan qanday transport, savdo va siyosiy aloqalarni shakllantira olayotgani bilan ham belgilanadi. Global ta’minot

zanjirlaridagi uzilishlar, transport yo‘nalishlarini diversifikatsiya qilishga bo‘lgan ehtiyoj hamda Yevropa va Osiyo o‘rtasidagi muqobil kommunikatsiya tarmoqlariga qiziqishning ortishi Markaziy Osiyo bilan Janubiy Kavkaz o‘rtasidagi aloqalarga yangi geostrategik mazmun bermoqda.

Mazkur jarayonlar O‘zbekiston uchun alohida ahamiyatga ega. Mamlakatning geografik jihatdan ikki karra dengizga chiqish imkoniyati cheklangan davlat ekani tashqi bozorlarga barqaror chiqish masalasini iqtisodiy vazifadan tashqari strategik masalaga ham aylantiradi. Shu bois O‘zbekiston tashqi siyosatida transport yo‘nalishlarini diversifikatsiya qilish, tranzit imkoniyatlarini kengaytirish va turli mintaqalar bilan iqtisodiy bog‘liqlikni kuchaytirish masalalari tobora muhim o‘rin egallamoqda.

Aynan shu nuqtai nazardan Janubiy Kavkazning O‘zbekiston tashqi siyosatidagi o‘rnini qayta baholash zarurati yuzaga kelmoqda. An’anaviy yondashuvda O‘zbekistonning Janubiy Kavkaz davlatlari bilan aloqalari, asosan, ikki tomonlama munosabatlar doirasida ko‘rib chiqilgan. Ozarbayjon bilan siyosiy, iqtisodiy va madaniy yaqinlik, Gruziya bilan savdo-iqtisodiy va transport aloqalari ko‘pincha alohida yo‘nalishlar sifatida tahlil qilingan. Biroq so‘nggi yillardagi jarayonlar ushbu munosabatlarni kengroq transregional bog‘liqlik doirasida o‘rganishni talab etmoqda.

Buning bir necha sabablari mavjud. Birinchidan, O‘zbekiston va Ozarbayjon o‘rtasidagi munosabatlarning ittifoqchilik darajasiga ko‘tarilishi ikki davlat o‘rtasidagi siyosiy muloqotga yangi mazmun berdi. Ikkinchidan, O‘zbekiston va Gruziya o‘rtasida strategik sheriklik munosabatlarining o‘rnatilishi Toshkentning Janubiy Kavkaz yo‘nalishidagi siyosiy va iqtisodiy manfaatlari izchil kengayayotganini ko‘rsatadi. Uchinchidan, Transkaspiy xalqaro transport yo‘nalishi — O‘rta koridorning rivojlanishi O‘zbekiston, Ozarbayjon va Gruziyani yagona transport-logistika zanjirining o‘zaro bog‘liq bo‘g‘inlariga aylantirmoqda.

Shu ma’noda Janubiy Kavkaz O‘zbekiston uchun faqat alohida davlatlar bilan hamkorlik olib boriladigan geografik hudud emas. U O‘zbekiston va umuman Markaziy Osiyoning Kaspiy dengizidan g‘arbga, ya’ni Qora dengiz, Turkiya va Yevropa tomon chiqishida muhim o‘rin tutadigan transregional makondir. Janubiy Kavkazning aynan shu funksiyasi uning O‘zbekiston tashqi siyosatidagi geostrategik qiymatini belgilovchi asosiy omillardan biriga aylanmoqda.

Mavzuning dolzarbligi yana shundaki, O‘zbekiston tashqi siyosatida iqtisodiy diplomatiya va transport bog‘liqligining o‘rni ortib borayotgan bir sharoitda Janubiy Kavkaz yo‘nalishini alohida geostrategik tadqiqot obyekti sifatida o‘rganish ehtiyoji

kuchaymoqda. Ozarbayjon bilan ittifoqchilik munosabatlari, Gruziya bilan strategik sheriklik hamda O‘rta koridor doirasidagi manfaatlarning o‘zaro tutashuvi O‘zbekistonning mazkur hududga nisbatan siyosatini yangi nazariy yondashuv asosida tahlil qilish imkonini beradi.

Asosiy qism

Zamonaviy xalqaro munosabatlarda davlatning geostrategik imkoniyatlari faqat uning geografik joylashuvi, hududi yoki tabiiy resurslari bilan belgilanmaydi. Jahon bozorlariga chiqish imkoniyati, transport yo‘nalishlarining xilma-xilligi, logistika zanjirlarining barqarorligi va qo‘shni mintaqalar bilan iqtisodiy bog‘liqlik ham davlatning tashqi siyosiy mavqeyiga bevosita ta’sir ko‘rsatadi. Bu masala dengiz portlariga bevosita chiqish imkoniyatiga ega bo‘lmagan davlatlar uchun ayniqsa muhim.

O‘zbekistonning geografik joylashuvi ham tashqi iqtisodiy aloqalarda transport masalasiga alohida strategik mazmun beradi. Mamlakatning jahon bozorlariga chiqishi kamida ikki davlat hududidan o‘tishni talab qiladi. Shu sababli tashqi savdo yo‘nalishlarini kengaytirish, muqobil transport imkoniyatlaridan foydalanish va alohida tranzit yo‘nalishlariga ortiqcha qaramlikning oldini olish O‘zbekistonning uzoq muddatli geoiqtisodiy manfaatlari bilan chambarchas bog‘liq.

Shu nuqtai nazardan qaraganda, Janubiy Kavkaz O‘zbekiston uchun geografik jihatdan chekka tashqi siyosiy hudud emas. U Markaziy Osiyoni Kaspiy dengizi orqali Ozarbayjon va Gruziya, undan esa Turkiya, Qora dengiz va Yevropa bilan bog‘laydigan kengroq transregional makonning tarkibiy qismidir.

Janubiy Kavkazning O‘zbekiston tashqi siyosatidagi ahamiyatini, fikrimizcha, uchta o‘zaro bog‘liq yo‘nalishda ko‘rish mumkin: siyosiy-diplomatik sheriklik, transport-tranzit bog‘liqligi va tashqi iqtisodiy aloqalarni geografik diversifikatsiya qilish.

Birinchi yo‘nalishda Ozarbayjon bilan munosabatlar alohida o‘rin tutadi. 2024-yil 23-avgustda O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyev va Ozarbayjon Respublikasi Prezidenti Ilhom Aliyev tomonidan Ittifoqchilik munosabatlari to‘g‘risidagi shartnomaning imzolanishi ikki tomonlama aloqalarning siyosiy-huquqiy asoslarini sifat jihatidan yangi bosqichga olib chiqdi [1]. Mazkur hujjat bilan bir qatorda savdo-iqtisodiy va investitsiyaviy hamkorlikni kengaytirishga qaratilgan amaliy harakatlar rejasi ham qabul qilindi.

O‘zbekiston–Ozarbayjon munosabatlaridagi bunday yaqinlashuvni faqat tarixiy-madaniy mushtaraklik bilan izohlash yetarli emas. Ozarbayjonning Kaspiy dengizining g‘arbiy sohilida joylashgani uni O‘zbekiston uchun muhim transport va

geoiqtisodiy sherikka aylantiradi. Boku va Alyat transport infratuzilmasi orqali O‘zbekiston yuklarining Gruziya, Turkiya va Qora dengiz yo‘nalishlariga chiqish imkoniyati ikki davlat munosabatlariga qo‘shimcha strategik mazmun bermoqda.

Bu jarayon xalqaro munosabatlarda kichik va o‘rta davlatlarning subyektligi haqidagi yondashuvlar bilan hamohangdir. A. Kuli Markaziy Osiyodagi geosiyosiy jarayonlarni tahlil qilar ekan, mintaqa davlatlarini yirik tashqi kuchlar raqobatining oddiy obyekti sifatida ko‘rish biryoqlama ekanini ko‘rsatadi. Uning yondashuvida Markaziy Osiyo davlatlari tashqi aktorlar bilan munosabatlarda o‘z manfaatlarini ilgari suradigan va o‘ziga xos “mahalliy qoidalar”ni shakllantiradigan siyosiy subyektlar sifatida namoyon bo‘ladi [2, 16–29-b.]. Ushbu yondashuv O‘zbekistonning Janubiy Kavkaz siyosatini ham faqat tashqi geosiyosiy raqobat mahsuli sifatida emas, balki milliy manfaatlarga tayangan faol diversifikatsiya siyosati doirasida tahlil qilish imkonini beradi.

Janubiy Kavkazdagi ikkinchi muhim hamkor — Gruziya. Agar Ozarbayjon O‘zbekistonning Kaspiydan g‘arbga chiqishidagi birlamchi bo‘g‘in bo‘lsa, Gruziya ushbu yo‘nalishning Qora dengiz va Turkiya orqali Yevropaga davom etishida muhim o‘rin tutadi. 2026-yil iyul oyida O‘zbekiston Prezidentining Gruziyaga davlat tashrifi yakunida ikki mamlakat o‘rtasida Strategik sheriklik munosabatlarini o‘rnatish to‘g‘risidagi deklaratsiya imzolandi [3]. Muzokaralarda transport-tranzit hamkorligi alohida yo‘nalish sifatida ko‘rib chiqildi.

Shuningdek, Gruziyaning Poti va Batumi portlari imkoniyatlaridan foydalanish o‘zaro savdo va transport aloqalarini kengaytirish vositalaridan biri sifatida kun tartibiga qo‘yildi [4]. Bu holat O‘zbekistonning Ozarbayjon va Gruziya bilan aloqalarini bir-biridan ajratilgan ikki tomonlama munosabatlar sifatida emas, balki o‘zaro bog‘langan geoiqtisodiy zanjir sifatida o‘rganish zarurligini ko‘rsatadi.

Mazkur bog‘liqlik Transkaspiy xalqaro transport yo‘nalishi — O‘rta koridorda ayniqsa yaqqol namoyon bo‘ladi:

O‘zbekiston va Markaziy Osiyo → Kaspiy dengizi → Ozarbayjon → Gruziya → Turkiya/Qora dengiz → Yevropa.

Jahon bankining O‘rta koridorga bag‘ishlangan tadqiqotida mazkur yo‘nalish Xitoyni Yevropa bilan Markaziy Osiyo va Janubiy Kavkaz orqali bog‘laydigan multimodal transport tizimi sifatida tavsiflangan [5, 7–8-b.]. Biroq hisobotning O‘zbekiston tashqi siyosati nuqtai nazaridan muhim jihati koridorning faqat Xitoy–Yevropa tranziti uchun emas, balki uning bo‘ylab joylashgan davlatlarning savdo yo‘nalishlarini diversifikatsiya qilish uchun ham katta ahamiyatga egaligidir.

Jahon banki hisobotida bu fikr juda aniq ifodalangan: “The MC presents an opportunity for Central Asia and the South Caucasus to diversify trade routes and partners” [5, 9-b.]. Ya’ni O‘rta koridor Markaziy Osiyo va Janubiy Kavkaz uchun savdo yo‘nalishlari hamda sheriklarini diversifikatsiya qilish imkoniyatini yaratadi.

Hisobotdagi hisob-kitoblarga ko‘ra, koridor samarali ishlaydigan sharoitda Kaspiy orqali yuk oqimi 2021-yildagi ko‘rsatkichga nisbatan 2030-yilga borib uch baravar ortib, qariyb 11 million tonnaga yetishi mumkin [5, 9-b.]. Shu bilan birga, Jahon banki O‘rta koridor 2030-yilda ham, avvalo, mintaqaviy transport yo‘nalishi bo‘lib qolishini ta’kidlaydi [5, 8–9-b.]. Bu xulosa O‘zbekiston uchun muhim: koridorning strategik qiymatini faqat Xitoy–Yevropa tranziti hajmi bilan o‘lchash emas, balki Markaziy Osiyo va Janubiy Kavkaz davlatlarining o‘zaro iqtisodiy bog‘liqligini kengaytirish nuqtai nazaridan baholash lozim.

Shu o‘rinda O‘rta koridorni mavjud transport yo‘nalishlarining o‘rnini to‘liq egallaydigan muqobil yo‘l sifatida talqin qilish ham maqsadga muvofiq emas. O‘zbekiston uchun asosiy manfaat bir transport yo‘nalishini boshqasiga almashtirishda emas, balki mavjud yo‘llar sonini ko‘paytirish va tashqi savdo geografiyasini kengaytirishdadir. Bunday yondashuv tranzit xatarlarini kamaytirib, tashqi iqtisodiy aloqalarning barqarorligini oshiradi.

Koridorning samaradorligi esa faqat temiryo‘l, port yoki avtomobil infratuzilmasiga bog‘liq emas. Jahon banki tahlili transport jarayonlaridagi ma’lumot almashinuvi va muvofiqlashtirishdagi kamchiliklarni O‘rta koridor samaradorligini pasaytirayotgan muhim omillardan biri sifatida ko‘rsatadi [5, 53–54-b.]. Hisobotda ayrim transport operatorlarining bahosiga ko‘ra, “digitalization of the document flow could save up to 3 days”, ya’ni hujjat aylanishini raqamlashtirish umumiy tashish muddatini uch kungacha qisqartirishi mumkinligi qayd etilgan [5, 54-b.].

Bundan tashqari, hisobotda elektron hujjatlarga o‘tish, yuklarning harakatini kuzatish, yakuniy transport narxlarining shaffofligini ta’minlash, Aktau–Boku yo‘nalishidagi konteyner tashish quvvatini oshirish va port tariflarini pasaytirish qisqa muddatda amalga oshirilishi zarur bo‘lgan choralar sifatida ko‘rsatilgan [5, 57-b.].

Demak, geografik yo‘lning mavjudligi o‘z-o‘zidan geostrategik ustunlik yaratmaydi. Uni real iqtisodiy imkoniyatga aylantirish uchun bojxona tartib-taomillarini soddalashtirish, tarif siyosatini muvofiqlashtirish, port va temiryo‘l tizimlarining o‘zaro ishlashini yaxshilash, elektron hujjat aylanishini joriy etish va davlatlararo siyosiy muvofiqlashuvni kuchaytirish talab etiladi.

O‘zbekiston–Ozarbayjon hamkorligidagi amaliy ko‘rsatkichlar Transkaspiy yo‘nalishining mamlakat uchun nazariy imkoniyatdan real transport vositasiga aylanib borayotganini ko‘rsatadi. 2025-yilgi oliy darajadagi muzokaralarda O‘rta koridor orqali O‘zbekiston yuklarini tashish hajmi 25 foizga oshib, bir million tonnadan ortgani qayd etildi [6].

2026-yilda O‘zbekiston–Gruziya munosabatlarining strategik sheriklik darajasiga ko‘tarilishi esa ushbu zanjirning g‘arbiy qismini siyosiy jihatdan mustahkamladi. Poti va Batumi portlaridan foydalanish masalasining oliy darajadagi muzokaralarda ko‘tarilishi Janubiy Kavkaz yo‘nalishining O‘zbekiston tashqi iqtisodiy siyosatidagi amaliy ahamiyatini ko‘rsatadi [3; 4].

Shundan kelib chiqib, Janubiy Kavkazni O‘zbekiston tashqi siyosatining “g‘arbiy geostrategik bog‘liqlik vektori” sifatida talqin qilish mumkin. Mazkur tushuncha O‘zbekistonning Ozarbayjon va Gruziyaga bo‘lgan manfaatlarini alohida ikki tomonlama aloqalar yig‘indisi sifatida emas, balki mamlakatni Kaspiy, Qora dengiz, Turkiya va Yevropa makonlari bilan bog‘laydigan siyosiy va geoiqtisodiy aloqalar tizimi sifatida tushunishni nazarda tutadi.

Bunday yondashuvda Ozarbayjon Kaspiydan keyingi tayanch siyosiy va transport sherigi, Gruziya esa Qora dengiz va Yevropa yo‘nalishlariga chiqishdagi muhim logistika bo‘g‘ini sifatida namoyon bo‘ladi. Shu bilan birga, ushbu vektor boshqa tashqi siyosiy yo‘nalishlarning o‘rnini egallamaydi. Aksincha, u O‘zbekistonning ko‘p yo‘nalishli tashqi siyosati va transport diplomatiyasini to‘ldiruvchi qo‘shimcha imkoniyat sifatida ahamiyat kasb etadi.

Xulosa

Olib borilgan tahlil Janubiy Kavkaz yo‘nalishi O‘zbekiston tashqi siyosatida tobora aniqroq siyosiy va geoiqtisodiy mazmun kasb etayotganini ko‘rsatadi.

Birinchidan, Janubiy Kavkaz O‘zbekistonni Kaspiy dengizi orqali Qora dengiz, Turkiya va Yevropa bilan bog‘laydigan muhim transregional makondir. Shu sababli mazkur hudud bilan aloqalarni faqat an’anaviy ikki tomonlama munosabatlar doirasida baholash bugungi jarayonlarning mazmunini to‘liq ochib bermaydi.

Ikkinchidan, O‘zbekiston–Ozarbayjon munosabatlarining ittifoqchilik darajasiga ko‘tarilishi O‘zbekistonning Janubiy Kavkazdagi siyosiy tayanchlarini mustahkamladi. Ikki davlat o‘rtasidagi siyosiy yaqinlashuv transport, investitsiya va iqtisodiy kooperatsiya bilan uyg‘unlashib, tobora aniq geoiqtisodiy mazmun kasb etmoqda.

Uchinchidan, O‘zbekiston–Gruziya munosabatlarining 2026-yilda strategik sheriklik darajasiga ko‘tarilishi O‘zbekistonning Qora dengiz yo‘nalishidagi imkoniyatlarini kengaytirish uchun qo‘shimcha siyosiy zamin yaratdi. Poti va Batumi portlari imkoniyatlaridan foydalanishga bo‘lgan qiziqish bu jarayonning amaliy jihatini ifodalaydi.

To‘rtinchidan, O‘rta koridor O‘zbekiston uchun mavjud transport yo‘nalishlarining o‘rnini bosadigan yagona muqobil emas, balki tashqi savdo yo‘llarini diversifikatsiya qiluvchi qo‘shimcha strategik imkoniyatdir. Koridorning haqiqiy samaradorligi infratuzilma bilan bir qatorda bojxona, tarif, logistika, raqamlashtirish va davlatlararo muvofiqlashuv sifatiga ham bog‘liq.

Beshinchidan, Janubiy Kavkaz yo‘nalishining rivojlanishi O‘zbekiston tashqi siyosatida geoiqtisodiy omillarning salmog‘i ortib borayotganini ko‘rsatadi. Shu asosda Janubiy Kavkazni O‘zbekiston tashqi siyosatining g‘arbiy geostrategik bog‘liqlik vektori sifatida konseptuallashtirish mamlakatning Ozarbayjon va Gruziya bilan munosabatlarini kengroq transregional jarayonlar doirasida tushuntirish imkonini beradi.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti. O‘zbekiston va Ozarbayjon o‘rtasidagi munosabatlar ittifoqchilik darajasiga ko‘tarildi. – Toshkent, 23.08.2024. / https://president.uz/oz/lists/view/7485
2. Cooley A. Great Games, Local Rules: The New Great Power Contest in Central Asia. – New York: Oxford University Press, 2012. – P. 16–29.
3. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti. O‘zbekiston Prezidentining Gruziyaga davlat tashrifi yakunlandi. – Tbilisi, 03.07.2026. / https://president.uz/oz/lists/view/9380
4. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti. O‘zbekiston va Gruziya Prezidentlari ikki mamlakat o‘rtasidagi ko‘p qirrali hamkorlik rivojlanayotganini olqishladilar. – Tbilisi, 02.07.2026. / https://president.uz/oz/lists/view/9374
5. World Bank. Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Volumes and Halve Travel Time by 2030. – Washington, DC: World Bank, 2023. – P. 7–9, 53–57.
6. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti. O‘zbekiston va Ozarbayjon rahbarlarining Oliy davlatlararo kengash ikkinchi yig‘ilishi materiallari. – Boku, 02.07.2025. / https://president.uz/oz/lists/view/8289

7. Buzan B., Wæver O. Regions and Powers: The Structure of International Security. – Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

8. Laruelle M., Peyrouse S. Globalizing Central Asia: Geopolitics and the Challenges of Economic Development. – New York: M.E. Sharpe, 2013.

9. Brzezinski Z. The Grand Chessboard: American Primacy and Its Geostrategic Imperatives. – New York: Basic Books, 1997.