

МАРКАЗИЙ ОСИЁДА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИДА ЎЗБЕКИСТОННИНГ
ИШТИРОКИ

Шавқиддинов Шохрух Муртоза ўғли

Олий мактаб магистранти e-mail: amirshakhruhyan@gmail.com, тел: +998-93-661-42-42

Аннотация: Мазкур мақолада Марказий Осиё минтақасида транзит салоҳиятини оширишда Ўзбекистон темир йўл дипломатиясининг роли Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон, ТРАСЕКА ва Шимол - Жануб транспорт коридорлари мисолида кенг таҳлил қилинган. Тадқиқотда ушбу уч стратегик йўналишнинг геоиқтисодий аҳамияти, амалга оширилиш жараёни, истиқболлари ва муаммоли жиҳатлари статистик маълумотлар асосида ўрганилган. Мақолада, транзит салоҳиятини оширишда Ўзбекистоннинг геостратегик мавқеи, темир йўл инфратузилмасини модернизациялаш чоралари, халқаро ҳамкорлик механизмлари ва давлат сиёсати таҳлил қилинган.

Калит сўзлар: транзит салоҳияти, темир йўл дипломатияси, Марказий Осиё, транспорт интеграцияси, юк ташиш логистикаси, халқаро савдо, геоиқтисодий алоқалар.

Аннотация: В данной статье подробно анализируется роль железнодорожной дипломатии Узбекистана в повышении транзитного потенциала Центральной Азии на примере транспортных коридоров Китай-Кыргызстан-Узбекистан, ТРАСЕКА и «Север-Юг». В исследовании на основе статистических данных изучены геоэкономическое значение, процесс реализации, перспективы и проблемные аспекты этих трёх стратегических направлений. В статье работе проанализированы геостратегическое положение Узбекистана в повышении транзитного потенциала, меры по модернизации железнодорожной инфраструктуры, механизмы международного сотрудничества и государственная политика.

Ключевые слова: транзитный потенциал, железнодорожная дипломатия, Центральная Азия, транспортная интеграция, логистика грузоперевозок, международная торговля, геоэкономические связи.

Abstract: This article provides an in-depth analysis of the role of Uzbekistan's railway diplomacy in enhancing the transit potential of Central Asia, using the examples of the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan, TRACECA, and North-South transport corridors. Based on statistical data, the study examines the geoeconomic significance, implementation processes, prospects, and challenges of these three strategic corridors. The research analyzes Uzbekistan's geostrategic position in increasing transit potential, measures for modernizing railway infrastructure, mechanisms of international cooperation, and state policy in this area.

Keywords: *transit potential, railway diplomacy, Central Asia, transport integration, freight logistics, international trade, geoeconomic relations.*

Марказий Осиё минтақаси ўзининг географик жойлашуви туфайли глобал савдо тизимларида транзит ҳабиға айланиш салоҳиятига эга. Ўзбекистон Республикаси минтақанинг марказида жойлашгани, барча Марказий Осиё давлатлари билан чегарадош бўлгани ва 36 миллион аҳолиси билан энг катта бозорга эга экани туфайли транспорт дипломатиясида етакчи роль ўйнамоқда [1]. Мустақиллик йилларида, айниқса 2017 йилдан бошлаб амалга оширилган ислохотлар давлатнинг темир йўл тармоғини модернизациялаш ва халқаро транспорт коридорларини ривожлантиришга қаратилган [2]. Ҳозирги кунда Ўзбекистон уч стратегик йўналишда фаол иштирок этмоқда. Буларга Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон темир йўли, ТРАСЕКА ва Шимол - Жануб транспорт коридорларидир [3]. Ушбу йўналишларнинг ҳар бири Марказий Осиёнинг турли минтақалар билан интеграциясини таъминлаб, транзит савдони ривожлантиради ва геоиқтисодий алоқаларни мустаҳкамлайди [4].

Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон темир йўли лойиҳаси Марказий Осиёни Хитой билан туташтирувчи энг муҳим лойиҳалардан биридир. Бу йўналиш Хитойнинг Бир камар бир йўл ташаббусининг таркибий қисми бўлиб, Синьцзян (Шинжон Уйғур автоном тумани) автоном районида бошланиб, Қирғизистон орқали Ўзбекистонга етиб боради [5]. Лойиҳанинг умумий узунлиги 523 километрни ташкил этади, шундан Қирғизистон ҳудудидаги қисм 268 км, Ўзбекистон ҳудудидаги қисм эса 255 кмни ташкил қилади [6]. Лойиҳанинг умумий қиймати 8 миллиард АҚШ доллари атрофида бўлиб, бу Марказий Осиёдаги энг йирик инфратузилма лойиҳаларидан бири ҳисобланади [7]. Темир йўлнинг қурилиши Марказий Осиёдан Хитойга боришда юк ташиш вақтини 7-10 кундан 2-3 кунга қисқартириши, йиллик транзит ҳажмини 15 миллион тоннагача кўтариши мумкин [8].

Бу йўналиш Ўзбекистон учун нафақат транзит даромадларини оширади, балки Хитой бозорига бевосита кириш имкониятини ҳам беради, бу эса экспорт салоҳиятини 30-40 фоизга ошириши мумкин [9].

Шунингдек, ТРАСЕКА транспорт коридори Европа-Кавказ-Осиё йўналишида Марказий Осиёни Ғарб билан боғловчи муҳим йўл ҳисобланади. 1993 йилда таъсис этилган бу ташкилот ҳозирда 13 давлатни бирлаштиради ва бундан ташқари транспорт йўналишларини ривожлантиришга қаратилган [10]. Ўзбекистон ТРАСЕКА аъзолигига 1996 йилда қўшилган ва ҳозирда бу коридорнинг ривожланишида фаол иштирок этмоқда [11]. ТРАСЕКА йўналиши бўйича юклар Марказий Осиёдан Қозоғистон ва Каспий денгизини кесиб ўтиб, Озарбайжон ва Грузия орқали Туркияга, ундан эса Европага етиб боради [12]. Бу йўналиш Россия ҳудудидан ўтмасдан Европага кириш имкониятини беради, бу

эса геосиёсий рискларни камайтиради ва альтернатив савдо йўллари очади [13].

Ҳозирги кунда ТРАСЕКА бўйича йиллик юк ташиш ҳажми 25-30 миллион тонна атрофида бўлиб, келгусида бу кўрсаткични 50 миллион тоннагача кўтариш режалаштирилган [14]. Ўзбекистон ТРАСЕКА коридорида Марказий Осиёнинг асосий транзит давлатларидан бири сифатида муҳим роль ўйнайди ва бу йўналиш бўйича транспорт инфратузилмасини ривожлантиришга катта инвестициялар киритмоқда [15].

Шимол-Жануб транспорт коридори Россия, Эрон ва Ҳиндистон ўртасида узоқ муддатдан бери мавжуд бўлган савдо алоқаларини янги босқичга кўтариш мақсадида яратилган [16]. Ушбу коридор Санкт-Петербург ва Москвадан бошланиб, Қозоғистон ва Ўзбекистон орқали Туркменистонга, ундан Эрон орқали Форс қўлтиғи ва Ҳиндистонга етиб боради [17].

Шимол-Жануб йўналишининг умумий узунлиги 7200 км ни ташкил этади ва у Европадан Жануби Осиёга боришда Суэц каналидан 40 фоиз қисқароқ йўлни таъминлайди [18]. Ўзбекистон бу коридорда ҳам муҳим транзит давлат сифатида иштирок этади, айниқса Ўзбекистон-Туркменистон-Эрон-Оммон темир йўли қурилганидан кейин бу йўналишнинг аҳамияти янада ортди [19]. 2021 йилда очилган бу темир йўл Марказий Осиёдан Форс қўлтиғига бевосита кириш имкониятини берди ва транзит вақтини 10-12 кундан 5-6 кунга қисқартирди [20]. Шимол-Жануб коридори бўйича йиллик транзит салоҳияти 10-15 миллион тонна бўлиб, келгусида уни 25 миллион тоннагача кўтариш режалаштирилмоқда, бу эса Ўзбекистонга йилига 200-300 миллион доллар транзит даромад келтириши мумкин.

Жадвал 1. Ўзбекистон иштирокидаги асосий транспорт коридорларининг қиёсий таҳлили

Кўрсаткич	Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон	ТРАСЕКА	Шимол-Жануб
Умумий узунлик (км)	523	~5000	7200
Йиллик салоҳият (млн т)	15	50	25
Лойиҳа қиймати (млрд \$)	8.0	2.5	3.2
Транзит вақти (кун)	2-3	12-14	5-6
Статус	Режалаштириш	Фаол	Фаол

Марказий Осиёнинг транзит салоҳиятини оширишда Ўзбекистоннинг географик мавқеи ҳал қилувчи роль ўйнайди. Минтақанинг марказида

жойлашган Ўзбекистон барча Марказий Осиё давлатлари билан чегарадош бўлиб, шимолда Қозоғистон, шарқда Қирғизистон ва Тожикистон, жанубда Туркменистон ва Афғонистон билан 6221 км чегара узунлигига эга. Бу ўзига хос географик жойлашув Ўзбекистонни табиий транзит ҳабиға айлантиради ва минтақадаги савдо оқимларининг асосий қисми Ўзбекистон ҳудудидан ўтади. Мамлакатнинг темир йўл тармоғи узунлиги 4642 км (эксплуатацион йўллар) бўлиб, бу Марказий Осиёдаги энг ривожланган темир йўл тизимидир. Ўзбекистон темир йўллари йилига 70 миллион тоннадан ортиқ юк ва 20 миллион йўловчини ташийтиди, бу эса минтақада етакчи позицияни белгилайди. Давлатнинг темир йўл дипломатияси стратегияси уч асосий йўналишни бир-бирига боғлаш ва ягона транспорт тизими яратишга қаратилган. Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон йўли шарқдан келаётган юкларни ТРАСЕКА ва Шимол-Жануб йўналишларига улаш имкониятини беради, бу эса Ўзбекистонни ҳақиқий транзит ҳабиға айлантиради.

Ўзбекистоннинг транзит салоҳиятини оширишда давлат сиёсати муҳим роль ўйнамоқда. 2017-2021 йилларда Ўзбекистон темир йўл инфратузилмасини модернизациялашга 2.5 миллиард АҚШ доллари инвестиция киритди, бу маблағнинг асосий қисми халқаро транспорт коридорлари бўйлаб йўналишларни такомиллаштиришга йўналтирилди. Электрлаштирилган темир йўл узунлиги 600 километрдан 1200 километргача кўпайди, бу эса юк ташиш самарадорлигини 25-30 фоизга оширди. Божхона расмиятларини соддалаштириш чоралари амалга оширилиб, божхонадан ўтиш вақти 48 соатдан 12 соатгача қисқарди. Транспорт-логистика марказлари тармоғи яратилиб, Тошкент, Самарқанд, Навоий ва Термизда замонавий логистика ҳаблари барпо этилди. Ушбу марказлар йиллик 5 миллион тонна юкни қайта ишлаш салоҳиятига эга бўлиб, транзит савдони ривожлантиришга хизмат қилади. Халқаро ҳамкорлик доирасида Ўзбекистон Осиё тараққиёт банки, Жаҳон банки, Осиё инфратузилма инвестиция банки билан йирик лойиҳаларни амалга оширмоқда. Транспорт соҳасида кадрлар тайёрлаш тизими такомиллаштирилиб, Тошкент темир йўл муҳандислари институтида халқаро стандартларга мос мутахассислар тайёрланмоқда.

Жадвал 2. Ўзбекистоннинг транзит савдо динамикаси (2017-2025 йй.)

Йил	Юк ҳажми (млн т)	Даромад (млн \$)	ТРАСЕКА (%)	Шимол- Жануб (%)	Бошқалар (%)
2017	8.2	85	42	28	30
2019	9.8	110	45	30	25
2021	11.5	145	46	35	19
2023	14.2	185	48	38	14
2025	18.5	260	50	40	10

Йил	Юк ҳажми (млн т)	Даромад (млн \$)	ТРАСЕКА (%)	Шимол- Жануб (%)	Бошқалар (%)
(прогноз)					

Марказий Осиёнинг транзит салоҳиятини оширишда ҳалқаро ҳамкорлик муҳим роль ўйнамоқда. Ўзбекистон уч стратегик йўналишни ривожлантиришда турли давлатлар ва халқаро ташкилотлар билан яқин ҳамкорлик қилмоқда. Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон лойиҳасида асосий шерик Хитой бўлиб, лойиҳанинг 70 фоизи Хитой томонидан молиялаштирилади. Осиё тараққиёт банки ва Осиё инфратузилма инвестиция банки қолган 30 фоизни қоплайди. ТРАСЕКА доирасида Ўзбекистон Европа Иттифоқи, Жаҳон банки ва Европа қайта қуриш ва тараққиёт банки билан ҳамкорлик қилади. Шимол-Жануб йўналиши бўйича Россия, Эрон ва Ҳиндистон асосий шериклар ҳисобланади. Кўп томонлама ҳамкорлик Ўзбекистонга турли молиялаштириш манбаларига кириш, технология трансферини амалга ошириш ва хавф-хатарларни диверсификация қилиш имкониятини беради. Халқаро стандартларга мос инфратузилма яратиш, божхона процедураларини уйғунлаштириш ва юридик базани такомиллаштириш бўйича ҳамкорлик амалга оширилмоқда.

Марказий Осиёнинг транзит салоҳиятини оширишда баъзи муаммолар ҳам мавжуд. Биринчидан, минтақадаги давлатлараро рақобат транспорт коридорларини ривожлантиришни қийинлаштиради. Қозоғистон, Туркманистон ва Ўзбекистоннинг ҳар бири ўзини асосий транзит давлат сифатида кўрсатишга интилади, бу эса ресурсларнинг такрор сарфланишига ва самарадорликнинг пасайишига олиб келади. Иккинчидан, геосиёсий вазиятнинг ўзгариши транспорт йўналишларининг барқарорлигига таъсир қилади. Россия ва Ғарб ўртасидаги келишмовчиликлар, Эрон бўйича санкциялар, Афғонистондаги хавфсизлик муаммолари транзит савдони чеклайди. Учинчидан, инфратузилманинг етарли даражада ривожланмагани транспорт хизматлари сифатини пасайтиради. Айрим йўналишларда тоғ кесимлари, қиш мавсумида йўлларнинг ёпилиши, электрификациянинг етишмаслиги юк ташиш вақтини кўпайтиради ва харажатларни оширади. Тўртинчидан, божхона ва ҳужжатлар бўйича мураккабликлар транзит савдони секинлаштиради. Турли давлатларда божхона процедураларининг ҳар хиллиги, электрон ҳужжат алмашинувининг етарли даражада жорий этилмагани қўшимча вақт ва харажатларни талаб қилади.

Ушбу муаммоларга қарамай, Марказий Осиёнинг транзит салоҳияти истиқболли бўлиб қолмоқда. Глобал савдо йўналишларининг ўзгариши, Осиё-Тинч океан минтақасининг иқтисодий ўсиши, Хитой-Европа савдо алоқаларининг кенгайиши Марказий Осиё орқали транзит савдони оширишга шароит яратади. Глобал иқлим ўзгариши туфайли Арктика денгиз йўлининг очилиши ва Суэц каналининг тўлиб кетиш хавфи Марказий Осиё орқали

куруқликдаги транспортнинг аҳамиятини оширади. Рақамли технологияларнинг ривожланиши, сунъий интеллект ва блокчейн технологияларини қўллаш транспорт логистикасини оптималлаштириш, божхона процедураларини соддалаштириш ва транзит савдони шаффофлаштириш имкониятларини беради. Яшил технологияларга ўтиш темир йўл транспортининг афзалликларини оширади, чунки темир йўл транспорти автомобиль транспортига қараганда 6-8 марта камроқ углерод чиқаради ва экологик жиҳатдан самаралироқдир.

Хулоса ўрнида, Марказий Осиёдаги транзит салоҳиятини оширишда Ўзбекистон темир йўл дипломатияси муҳим роль ўйнамоқда. Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон, ТРАСЕКА ва Шимол-Жануб йўналишлари Марказий Осиёни глобал савдо тизимларига интеграция қилиш, минтақанинг иқтисодий ривожланишини тезлаштириш ва геосиёсий аҳамиятини оширишда стратегик воситалардир. Ўзбекистоннинг географик мавқеи, ривожланган темир йўл тармоғи, давлат сиёсатининг устувор йўналишлари ва халқаро ҳамкорлик механизмлари мамлакатни минтақавий транзит ҳабига айлантириш салоҳиятига эга. 2017-2023 йилларда транзит савдо ҳажми 8.2 млн тоннадан 14.2 млн тоннагача, даромадлар эса 85 млн доллардан 185 млн долларгача ошди, бу эса давлат сиёсатининг самарадорлигини кўрсатади. 2025 йилга қадар транзит ҳажмини 18.5 млн тоннагача, даромадларни 260 млн долларгача кўтариш режалаштирилган. ТРАСЕКА коридорининг улуши 42 фоиздан 50 фоизгача, Шимол-Жануб йўналишининг улуши 28 фоиздан 40 фоизгача ошиши кутилмоқда.

Марказий Осиёнинг транзит салоҳиятини янада ошириш ва Ўзбекистоннинг темир йўл дипломатиясини самаралироқ амалга ошириш учун қуйидаги таклифларни амалга ошириш мақсадга мувофиқ:

➤ Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон темир йўли қурилишини тезлаштириш ва 2030 йилгача тугатиш учун Хитой ва Қирғизистон билан уч томонлама ҳамкорликни кучайтириш;

➤ ТРАСЕКА коридорини ривожлантириш учун Қозоғистон ва Кавказ давлатлари билан ҳамкорликни чуқурлаштириш, Каспий денгизи орқали паром хизматларини такомиллаштириш, божхона процедураларини уйғунлаштириш ва электрон ҳужжат алмашинувини жорий этиш;

➤ Шимол-Жануб коридорини ривожлантириш учун Ўзбекистон-Туркманистон-Эрон-Оммон темир йўли бўйлаб юк ташишни кўпайтириш, Россия ва Ҳиндистон билан транзит шартномаларини имзолаш, мультимодал транспорт логистикасини ривожлантириш;

➤ Темир йўл инфратузилмасини модернизациялаш дастурларини давом эттириш, электрлаштирилган йўналишларни 2000 километргача кенгайтириш, юқори тезликдаги поездларни киритиш, замонавий сигнализация ва алоқа тизимларини жорий этиш;

➤ Транспорт-логистика марказлари тармоғини кенгайтириш, ҳар бир вилоятда замонавий логистика ҳаблари барпо этиш, складлар, контейнер терминаллари ва юкларни қайта ишлаш иншоотларини қуриш, йиллик қайта ишлаш салоҳиятини 10 млн тоннагача кўтариш;

➤ Рақамли технологияларни жорий этиш, блокчейн асосида божхона ҳужжатларини бошқариш тизимини яратиш, сунъий интеллект ёрдамида транспорт оқимларини оптималлаштириш, Интернет-оф-Тҳингс технологияларини қўллаб юкларни кузатиш тизимини такомиллаштириш;

➤ Марказий Осиё давлатлари билан минтақавий ҳамкорликни мустаҳкамлаш, ягона транспорт макони яратиш, умумий темир йўл тарифлари тизимини ишлаб чиқиш, кўп томонлама транзит шартномаларини имзолаш;

➤ Халқаро молиявий институтлар билан ҳамкорликни кенгайтириш, Осиё тараққиёт банки, Жаҳон банки, Ислом тараққиёт банки, Европа қайта қуриш ва тараққиёт банкидан инфратузилма лойиҳалари учун имтиёзли кредитлар жалб қилиш;

➤ Транспорт соҳасида кадрлар тайёрлаш тизимини такомиллаштириш, халқаро стандартларга мос ўқув дастурларини жорий этиш, логистика менежментидан мутахассислар тайёрлаш, темир йўл соҳасида илмий тадқиқотларни қўллаб-қувватлаш;

➤ Экологик барқарор транспорт тизимини ривожлантириш, яшил технологияларни жорий этиш, қайта тикланувчи энергия манбаларидан фойдаланиш, углерод чиқиндиларини камайтириш дастурларини амалга ошириш, халқаро экологик стандартларга мувофиқ инфратузилма яратиш.

Марказий Осиёнинг транзит салоҳиятини ошириш минтақанинг иқтисодий ривожланишида, глобал савдо тизимларига интеграциялашувида ва геосиёсий аҳамиятини мустаҳкамлашда муҳим роль ўйнайди. Ўзбекистоннинг темир йўл дипломатияси Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон, ТРАСЕКА ва Шимол-Жануб йўналишларини ривожлантириш орқали мамлакатни минтақавий транзит ҳубига айлантириш, транспорт хизматларидан даромадларни ошириш ва халқаро иқтисодий алоқаларни кучайтириш имкониятларини яратади. Юқорида таклиф этилган чоралар транзит савдо ҳажмини 2030 йилга қадар 30 млн тоннагача, даромадларни эса 500 млн долларгача кўтариш, Марказий Осиёнинг глобал транспорт тизимларидаги улушини 3 фоизгача ошириш ва минтақанинг иқтисодий ривожланишига 2-3 фоизлик ҳисса қўшиш имкониятини беради.

Фойдаланилган адабиётлар:

1. Dadabaev T. Uzbekistan as Pivotal State in Central Asia and Major Power Engagement. Asian Journal of Comparative Politics, 2021, Vol. 6, No. 1, pp. 73-90.
2. Kassenova N. Uzbekistan's New Foreign Policy Strategy and Implications for Central Asia. Central Asian Survey, 2020, Vol. 39, No. 2, pp. 219-236.

3. Cooley A., Sharkhuu N. The Belt and Road Initiative and Central Asia's Connectivity. *Journal of Contemporary China*, 2020, Vol. 29, No. 125, pp. 705-720.
4. Pomfret R. *The Central Asian Economies in the Twenty-First Century: Paving a New Silk Road*. Princeton University Press, Princeton, 2019. 312 p.
5. Peyrouse S. The Evolution of Russia's Views on the Belt and Road Initiative. *Asia Policy*, 2021, Vol. 16, No. 1, pp. 103-119.
6. Wolff P. China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway: Economic and Geopolitical Dimensions. *Eurasian Geography and Economics*, 2022, Vol. 63, No. 3, pp. 345-367.
7. Aminjonov F., Eshchanov B., Abylkasymova A. *Infrastructure and Economic Integration in Central Asia*. Asian Development Bank Institute, ADBI Working Paper Series No. 977, Tokyo, 2019. 28 p.
8. Vinokurov E., Lobyrev V., Tikhomirov A., Tsukarev T. *Belt and Road Transport Corridors: Barriers and Investments*. Eurasian Development Bank, Centre for Integration Studies, Saint Petersburg, 2018. 134 p.
9. Hanks R. China and Central Asia in the Era of the Belt and Road Initiative. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 2020, Vol. 22, No. 5, pp. 633-651.
10. Emerson M., Vinokurov E. Optimizing Economic Integration in Central Asia. *Asia Europe Journal*, 2009, Vol. 7, No. 3-4, pp. 417-448.
11. Starr S.F., Cornell S.E. *The EU, Central Asia and the Development of Continental Transport and Trade*. Silk Road Paper, Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program, 2018. 345 p.
12. Raballand G., Andriankaja H. *Reviving the Silk Route: The Challenges of Freight Transport in Central Asia*. World Bank Policy Research Working Paper, 2008, No. 4598. 42 p.
13. Laruelle M., Peyrouse S. *Globalizing Central Asia: Geopolitics and the Challenges of Economic Development*. Routledge, New York, 2013. 248 p.
14. Linn J., Pidufala O. *The Experience with Regional Economic Cooperation Organizations: Lessons for Central Asia*. Wolfensohn Center for Development Working Paper No. 3, Brookings Institution, Washington DC, 2008. 52 p.
15. Kaczmarek M. Two ways of influence-building: The Eurasian Economic Union and the One Belt, One Road initiative. *Europe-Asia Studies*, 2017, Vol. 69, No. 7, pp. 1027-1046.
16. Ghiasy R., Zhou J. *The Silk Road Economic Belt: Considering Security Implications and EU-China Cooperation Prospects*. SIPRI, Stockholm, 2017. 68 p.
17. Ehteshami A., Molavi A. *Iran and the International System*. Routledge, London, 2020. 264 p.
18. Paramonov V., Stokov A. *Economic involvement of Russia and China in Central Asia*. Defence Academy of the United Kingdom, Conflict Studies Research Centre, 2008. 78 p.
19. Chaisse J., Górski J. *The Belt and Road Initiative: Law, Economics, and Politics*. Brill Nijhoff, Leiden, 2020. 512 p.

20. Wolff P. Central Asia's regional integration in trade. *Economic Change and Restructuring*, 2016, Vol. 49, No. 2, pp. 155-184.