



THE ROAD TO THE "SOUTH": OPPORTUNITIES AND PROBLEMS

Sukhrob Boronov

Associate Professor, Doctor of Philosophy in Political Science (PhD)

Tashkent State University of Oriental Studies

Tashkent, Uzbekistan

ABOUT ARTICLE

Key words: South Asia, Trans-Afghan Corridor, Khairaton-Mazari Sharif Railway, Mazari Sharif-Herat Railway, Mazari Sharif-Kabul-Peshawar (Kabul Corridor) Railway, Khaf-Herat (Iran and Afghanistan) Railway way, Durand line.

Abstract: This article talks about the strategy of Uzbekistan's foreign policy aimed at reaching the "South", that is, the seaports of South Asia. In it, the author's opinions about the Trans-Afghan transport corridor, its importance, opportunities and some problems are presented.

Received: 28. 04. 24

Accepted: 30. 04. 24

Published: 02. 05. 24

“ЖАНУБ” САРИ ЙЎЛ: ИМКОНияТЛАР ВА МУАММОЛАР

Сухроб БЎРОНОВ

сиёсий фанлар бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент

Тошкент давлат шарқишунослик университети

Тошкент, Ўзбекистон

МАҚОЛА ҲАҚИДА

Калит сўзлар: Жанубий Осиё, Трансафғон коридори, “Хайратон-Мозори Шариф” темир йўли, “Мозори Шариф-Хирот” темир йўли, “Мозори Шариф-Кобул-Пешовар” (Кобул коридори) темир йўли, “Хаф-Хирот” (Эрон ва Афғонистон) темир йўли, Дюранд чизиғи.

Аннотация: Ушбу мақолада Ўзбекистон ташқи сиёсатида “Жануб”га, яъни Жанубий Осиё денгиз бандаргоҳларига чиқишга қаратилган стратегия ҳақида сўз боради. Унда Трансафғон транспорт коридори, унинг аҳамияти, имкониятлар ва айрим муаммолар ҳақида муаллифнинг фикр-мулоҳазалари келтириб ўтилади.

ДОРОГА НА «ЮГ»: ВОЗМОЖНОСТИ И ПРОБЛЕМЫ

Сухроб Боронов

Доктор философии в области политологии (PhD), Доцент

Ташкентского государственного университета востоковедения

Ташкент, Узбекистан

О СТАТЬЕ

Ключевые слова: Южная Азия, Трансафганский коридор, железная дорога Хайратон-Мазари-Шариф, железная дорога Мазари-Шариф-Герат, железная дорога Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар (Кабульский коридор), железная дорога Хаф-Герат (Иран и Афганистан), линия Дюранда.

Аннотация: В данной статье говорится о стратегии внешней политики Узбекистана, направленной на выход на «Юг», то есть морские порты Южной Азии. В ней изложены мнения автора о Трансафганском транспортном коридоре, его значении, возможностях и некоторых проблемах.

КИРИШ

“География – бу тақдирдир”, деган эди таникли файласуф ва тарихчи Ибн Халдун. Неча замонлар ўтса ҳамки, ушбу фикрлар ўзининг долзарблиги ва аҳамиятини йўқотмасдан келмоқда. Тақдирнинг изми ва тарих тақозоси билан Ўзбекистон жаҳонаро денгиз йўлларида мосуво бўлиб қолишига тўғри келди. Аёнки, энг яқин денгиз йўлаклари жанубий қўшнимиз, узок йиллардан буён уруш ва зиддиятлар исканжасида қолган Афғонистон ўлкаси ҳудуди орқали ўтади. Машҳур саркарда, буюк аждодимиз Заҳириддин Бобур ва унинг ворислари замонида жанубий йўлақлардан жами 13 та савдо қарвонлари ўтган экан. “Ҳинд сори юзланган” Бобурийнинг тарихий ришталарини, савдо-иқтисодий ҳамкорлик алоқаларини, умуман янги транспорт йўлақларни барпо этиш бугунги Ўзбекистон ташқи сиёсий стратегиясининг устувор мақсадларидан бири ҳисобланади. Ўзбекистон Президенти Шавкат Мирзиёев таъбири билан айтганда: “Бугунги кунда дунё турли таҳдидлар, шу билан бирга, янги имкониятларни ўзида мужассам этган глобал геосиёсий ўзгаришлар даврига қадам қўйди. Шундай мураккаб шароитда қарийб икки миллиард аҳоли яшайдиган Марказий ва Жанубий Осиё ўртасидаги ўзаро алоқаларни қайта тиклаш муҳим ҳаётий зарурат ва табиий жараёнга айланмоқда. Ўйлайманки, халқларимизнинг улкан тарихий, илмий, маданий-маърифий мероси ҳамда иқтисодиётларимизнинг ўзаро бир-бирини тўлдириш имкониятларидан келиб чиққан ҳолда, мавжуд интеллектуал салоҳиятни, биргаликдаги саъй-ҳаракатларимизни ўзаро мувофиқлаштириш вақти келди. Бу эса, ҳеч шубҳасиз, ўзининг қудратли таъсир кучини намоён этади. Биз ўзаро боғлиқлик, ҳамкорлик, мулоқот ва энг асосийси, ишонч изчил ва барқарор ривожланиш, минтақаларимиз аҳолисининг турмуш даражаси ҳамда фаровонлигини оширишнинг ҳаракатлантирувчи кучига айланишига аминмиз. Бундай ёндашув – давр талабидир”[1].

АСОСИЙ ҚИСМ

Трансафғон йўлаги сари илк қадамлар

Афғонистон Марказий Осиёни Жанубий Осиё, Яқин Шарқни Узок Шарқ минтақалари билан боғлайдиган минтақалараро транспорт кўпригидир. Марказий Осиё

минтақасига энг яқин денгиз портлари айнан Афғонистон ҳудуди орқали ўтади. Шу мақсадда Трансафғон транспорт йўлагини ишга тушириш Ўзбекистон учун стратегик даражада аҳамиятга эга. Ўзбекистоннинг Афғонистон орқали денгиз портларига чиқиши Қора ва Болтиқ денгизига чиқиш портларидан 2-3 марта, Тинч океани портлари йўналишидан 5 марта қисқароқдир[2]. Халқаро трансафғон коридорининг очилиши минтақалараро савдо мулоқотига замин яратади, жумладан, Ўзбекистон Эрон, Покистон ва Ҳиндистон портлари орқали дунё бозорларига чиқади ҳамда бутун минтақанинг улкан транзит салоҳиятини кенг рўёбга чиқариш учун янги имкониятлар очилади. Бироқ, Афғонистонда давом этаётган нотинч вазият бундай имкониятларга жиддий халақит қилмоқда. Шунга қарамасдан Ўзбекистон томонидан Афғонистоннинг иқтисодий тикланиши учун катта кўмак кўрсатилмоқда. Афғонистонда ўз ҳарбий-сиёсий таъсирини ўтказишга ҳаракат қилган давлатлардан фарқли ўлароқ, Ўзбекистон бунёдкорлик ва иқтисодий ривожланиш омилини Афғонистонда тинчлик ва барқарорликни таъминлашнинг асосий мезонларидан бири, деб ҳисоблайди. Алоҳида эътибор қаратиш жоизки, мамлакатимиз Афғонистон тарихи давомида Буюк Британия, СССР ва АҚШ сингари қудратли давлатлар амалга оширмаган улкан бунёдкорлик ишларини бошлаб берди. Масалан, Ўзбекистон 2010 йил Афғонистонда фойдаланишга топширилган ва поездлар қатнови йўлга қўйилган илк темир йўл – **“Ҳайратон-Мозори Шариф” темир йўлини** бунёд этган давлат сифатида тарих саҳифасидан жой олган. Бу лойиҳа муддатидан олдин, яъни 11 ойда фойдаланишга топширилди. Ўтган даврда ушбу транспорт йўлаги орқали 20 миллион тоннадан ортиқ юк ташилди. Шунинг 5,5 миллион тоннага яқини юртимизнинг экспорт товарлари бўлди[3].

Осиё тараққиёт банкининг маълумотларига кўра, мазкур темир йўл қурилиши натижасида 1200 та афғонлар доимий иш билан таъминланди, лойиҳа ҳудудларида бандлик даражаси 10 фоиздан ошиб, 7 млндан ортиқ аҳоли темир йўл хизматидан фойдаланиш имкониятига эга бўлди. Шунингдек, юкларни ташиш вақти икки баробар қисқариб, Ўзбекистон ва Афғонистон ўртасидаги савдо ҳажми 2008 йилдаги 170 млн доллардан 2011-2012 йилларга келиб 732 млн долларга етди. Ушбу давр мобайнида Афғонистоннинг умумий савдо ҳажми 2008 йилдаги 3,5 млрд долларга нисбатан 6,8 млрд долларга юкорилади[4]. Мутахассисларининг баҳолашича, Ҳайратон Афғонистоннинг асосий куруқлик ва дарё бандаргоҳи бўлиб, у мамлакат умумий импортининг 50 фоизга яқин улушини ўзида жамлайди[5]. Бугунги кунда ҳам ушбу темир йўл Ўзбекистон ва Афғонистонни ўзаро боғловчи ҳамда Афғонистонга гуманитар кўмак юкларини етказиб берувчи асосий йўл бўлиб қолмоқда.

Трансафғон йўлагининг “Кўрфаз” йўналиши

Трансафғон транспорт йўлагининг барпо этишга қаратилган дастлабки саъй-ҳаракатлар дастлаб “Жануб”га эмас, “Кўрфаз” (Форс кўрфази) минтақасининг денгиз бандаргоҳларига чиқишни назарда тутар эди. Хусусан, трансафғон коридори биринчи марта 2003 йил 18 июнда Ўзбекистон Республикаси, Афғонистон Исломиي Ўтиш Давлати ва Эрон Ислом Республикаси давлат раҳбарлари томонидан Техронда имзоланган “Халқаро Трансафғон транспорт коридорини ташкил этиш тўғрисидаги Битим” натижасида вужудга келган. Ушбу коридор тўртта йўналишни ўз ичига қамраб олган:

Биринчи йўналиш – Термиз-Ҳирот-Сангон темир йўли;

Иккинчи йўналиш – Тошкент-Ҳирот-Чобаҳор темир йўли;

Учинчи йўналиш – Тошкент-Ҳирот-Сангон-Бандар Аббос темир йўли;

Тўртинчи йўналиш– Тошкент-Ҳирот-Бозоргон темир йўли[6].

Кўрсатиб ўтилганидек, трансафғон коридори орқали Ўзбекистоннинг транзит юклари биринчи йўналишда Афғонистон бозорларига, иккинчи йўналишда Эроннинг Чобаҳор портига, учинчи йўналишда Бандар Аббос портига, тўртинчи йўналишда эса Туркия орқали Европа бозорларига чиқиш имкони яратилади.

Афғонистоннинг собиқ президенти Ашраф Ғанининг 2017 йил декабрь ойида Ўзбекистонга амалга оширган расмий ташрифи чоғида умумий қиймати 500 млн доллардан зиёд бўлган 40 дан ортиқ экспорт шартномаси имзоланди. Айниқса, ҳужжатлар орасида “Ҳайратон-Мозори Шариф” темир йўлини узайтирадиган **“Мозори Шариф-Ҳирот” темир йўлини** қуриш бўйича имзоланган келишув стратегик аҳамиятга эга. Шу нуқтаи назардан, “Мозори Шариф-Ҳирот” темир йўл лойиҳасининг аҳамиятини қуйидагича баҳолаш мумкин:

биринчидан, ушбу лойиҳа аввало, афғон халқининг манфаатларига хизмат қилади. Афғонистоннинг минтақадаги транзит ролини амалда рўёбга чиқаради. Маълумотларга кўра, ушбу лойиҳани амалга оширилиши 30 минг афғонистонликни иш билан таъминлайди ва Кобулга йилига 400-500 млн АҚШ доллари миқдорида фойда кўриш имконини беради[7];

иккинчидан, Афғонистоннинг асосий савдо ҳамкорлари унга қўшни давлатлар гуруҳи эканлиги ҳамда бу борада Ўзбекистоннинг фаол ташқи иқтисодий сиёсати ҳисобга олинса, шунингдек, мазкур савдо алоқалари “Мозори Шариф-Ҳирот” темир йўли орқали бирлаштирилса, нафақат Афғонистоннинг иқтисодий тикланиши тезлашади, балки бутун минтақанинг дунё бозорларига чиқиши ва улкан транзит салоҳиятини кенг рўёбга чиқариш учун янги имкониятлар эшиги очилади. Ўзбекистон Республикаси Президенти

Шавкат Мирзиёев таъкидлаганидек, “бу лойиҳа Афғонистон иқтисодиётини тиклаш учун аниқ ва амалий ҳисса бўлиб қўшилади, янги иш ўринлари яратади ва мамлакатнинг транзит салоҳиятини оширади. Трансафғон транспорт-коммуникация лойиҳалари бўйича ишларнинг шу каби катта аҳамиятга эга бўлган “Ўзбекистон-Туркменистон-Эрон-Ўмон” ва “Ўзбекистон-Қирғизистон-Хитой” каби бошқа минтақавий лойиҳалар билан узвий боғлиқ ҳолда бошлангани Шимолдан Жанубгача ҳамда Шарқдан Ғарбгача бўлган барча йўналишларда қитъалараро транспорт коридорларини энг қисқа йўллар билан ривожлантириш учун зарур шароитлар яратади”[8]. Афғонистон мутахассислари ҳам мазкур лойиҳанинг Ўзбекистон учун стратегик ўрнини юқори баҳолашмоқда. Хусусан, Афғонистон Савдо ва саноат вазирлиги Транзит бошқармасининг собиқ раҳбари Яҳё Ахлоқий сўзларига кўра, Мозори Шариф-Ҳирот темир йўлига Ўзбекистон инвестициясининг кириб келиши билан Ўзбекистон товарларини осонлик билан Эронга ва ҳаттоки, Эрондан Форс кўрфази мамлакатларига олиб ўтишга имкон яратилади. Бошқа бир афғон расмий вакили, Афғонистон темир йўл маъмурияти раисининг собиқ ўринбосари Абдул Бари Сиддиқийнинг фикрларига кўра, бу лойиҳа истиқболда Ўзбекистонни Эрон портларига тўғридан-тўғри олиб чиқиши ва Ўзбекистон, Афғонистон, Эрон, Қирғизистон ва Хитой ўртасида савдо муносабатларининг кенгайишига шароит яратади. Ҳиндистонлик экспертларнинг қайд этишича, Ҳиндистон Эрон-Афғонистон чегарасида Чобаҳордан Зоҳидонгача темир йўл қурилишини қўллаб-қувватлайди, Ўзбекистон эса Ҳиндистон, Афғонистон ва Эрон томонидан имзоланган транзит савдо битимига қўшилишга катта қизиқиш билдирмоқда. Ҳиндистон томони “Халқаро Шимол-Жануб транспорт коридори” (INSTC) ва Ўмонни ҳам ўз ичига олган Ашхабод битими орқали Марказий Осиё билан боғланишни режалаштирган. Кўриниб турибдики, мазкур лойиҳанинг аҳамияти катта бўлиб, унинг ишга тушиши натижасида нафақат Афғонистон ва Ўзбекистон, балки қолган Марказий Осиё давлатлари, ўз навбатида, Эрон, Покистон, Ҳиндистон ва Хитой ўртасида ўзаро манфаатли ҳамкорлик серкира тус олади[9].

Аммо, 2021 йил августда “Толибон” ҳаракати томонидан Кобул ҳокимиятини қайта қўлга киритилиши, шунингдек, геосиёсий реалликни эътиборга олган ҳолда, Ўзбекистон учун “Кўрфаз”га чиқишдан кўра “Жануб”га чиқиш стратегияси устувор ўринга кўтарилди.

“Жануб”га чиқиш дарвозаси

Трансафғон транспорт йўлагининг бугунги муҳим лойиҳаларидан бири **“Мозори Шариф-Кобул-Пешовар” (Кобул коридори)** темир йўли ҳисобланади. Маҳаллий мутахассислар ушбу темир йўлни “Аср лойиҳаси” ва Жанубий Осиё денгиз йўлакларига чиқиш дарвозаси сифатида баҳолашмоқда. Дарҳақиқат, лойиҳанинг амалга ошиши асрга

татигулик имкониятларни тақдим этади. Аммо, холисан ва “реалполитик” ёндашувлар асосида қайд этишимиз лозимки, лойиҳага тўсқинлик қилувчи омиллар ҳам бисёрдир. Шу ўринда лойиҳанинг аҳамияти, имкониятлар ва унга тўсиқ бўлувчи сабабларни таҳлил этиш лойиҳа ҳақида объектив хулоса қилиш имконини яратиб беради.

“Кобул коридори”нинг аҳамияти хусусида қуйидагиларни санаб ўтиш лозим:

биринчидан, коридор Афғонистоннинг ижтимоий-иқтисодий ва айрим сиёсий муаммоларини ҳал этишга ёрдам беради. Лойиҳага диққат билан эътибор қаратганда, у Афғонистоннинг марказий шаҳарлари ва вилоятларини бир-бири билан боғлабгина қолмасдан, бутун аҳолининг ишсизлик (500 минг аҳолига иш ўрни), қашшоқлик, электр энергияси танқислиги, умуман, мамлакатнинг издан чиққан ишлаб чиқариш ва саноат инфратузилмаси ривожланишига катта туртки бўлади. Қолаверса, “Мозори Шариф-Торхам” автомобиль йўли “Кобул ҳалқа йўли”ни ҳам тезкор равишда яқунланишига амалий ҳисса қўшади;

иккинчидан, ушбу темир йўл нафақат минтақавий, балки ҳалқаро иқтисодий-сиёсий муносабатлар ривожланишида самарали ўрин эгаллайди. Мутахассисларнинг баҳолашича, “Кобул коридори” Европа, Марказий Осиё, Покистон, Ҳиндистон ва Жануби-Шарқий Осиё давлатлари ўртасида савдонинг кенгайиши, экспорт ва импорт ўсишига хизмат қилади. Замонавий жаҳон иқтисодиёти сустр ривожланаётган шароитда ушбу лойиҳанинг амалга ошириши минтақавий тараққиётни таъминлаш баробарида глобал иқтисодий ўсиш суръатларига янги туртки бўлиш имконини беради;

учинчидан, лойиҳа ШХТнинг барча аъзо давлатларини Афғонистон орқали ўзаро боғлайди. Бу географик жиҳатдан Россия ва Марказий Осиёни Ҳиндистон ва Покистон бозорларига, ўз навбатида, Ҳиндистон ва Покистонни Марказий Осиё, Россия ва Европа бозорларига олиб чиқади;

тўртинчидан, Ўзбекистоннинг энг яқин денгиз бандаргоҳларига чиқишдек азалий орзуси рўёбга чиқади. Ушбу темир йўлнинг ишга тушиши Марказий Осиёнинг Россия ёки Хитойга боғланиб қолган иқтисодий қарамлигини камайтиради.

“Кобул коридори”нинг аҳамияти юқори баҳоланиши баробарида уни амалга оширишга тўсқинлик қилувчи қуйидаги сабабларни келтириш ўринлидир:

- лойиҳага тўсқинлик қилувчи асосий омил Афғонистон атрофидаги геосиёсий қарама-қаршилик омилдир. Мамлакатда узоқ йиллардан буён давом этаётган ички ва ташқи кучларнинг ўзаро кураши шароитида мазкур лойиҳани ҳам геосиёсий мақсадлар ва манфаатлар доирасида ўлчаниши ва бу бошқа томонга акс таъсир кўрсатиши эҳтимоли ҳам йўқ эмас. Масалан, лойиҳанинг маълум бир давлат томонидан молиявий қўллаб-

кувватланиши маълум маънода бошқа йирик акторларнинг манфаатларига мос келмайди. Бошқа томондан, Ҳиндистон ва Эрон тарафидан муқобил коридорлар вариантлари ҳам ишлаб чиқилгани лойиҳага ўз таъсирини ўтказмасдан қолмайди.

- молиявий муаммо. Қарийб 6 млрд долларга баҳоланаётган лойиҳани молиялаштириш масалалари ҳали ҳам тўлиқ яқунлангани йўқ. 2018 йилдан буён Ўзбекистон, Афғонистон ва Покистон томонлари ушбу темир йўлни қуриш юзасидан музокаралар олиб борса-да, уни қайси томон ёки қайси молиявий тузилма молиялаштириши бўйича яқуний тўхтамга келинмаган эди. Аммо, 2024 йилнинг 6 февраль санасида Ўзбекистон, Афғонистон, Покистон ва Қатар транспорт вазирликлари ва темир йўл маъмурияти раҳбарияти иштирокида тўрт томонлама учрашув ўтказилди[10]. Учрашувда трансфғон темир йўли қурилиши лойиҳасини амалга ошириш масалалари муҳокама этилди. Энг эътиборли жиҳати шундаки, ушбу темир йўл лойиҳаси иштирокчилари таркибига бу сафар Қатар ҳам қўшилди. Бунинг маъноси трансфғон темир йўлини Қатар томонидан молиялаштириши эҳтимолларини вужудга келтиради.

- Афғонистондаги хавфсизлик омили. Айниқса, Афғонистоннинг Покистон билан чегарадош жанубий ҳудудларида турли экстремистик, сепаратистик ва террорчи гуруҳларнинг марказлашгани омили ҳам лойиҳа учун жиддий таҳликадир.

- ушбу темир йўл Афғонистоннинг мураккаб тузилишга эга баланд тоғли ҳудудларидан ўтади. Тоғ қўчкиларининг тез-тез содир бўлиши туфайли баланд тоғлардан темир йўл ўтказиш учун илғор технология ва замонавий инфратузилма зарур бўлади.

- темир йўл рельсларидаги стандартлар омили юзасидан ягона келишувга эришиш лозим. Маълумотларга кўра, Покистон темир йўл излари кенглиги 1676 мм., Ўзбекистондан Мозори Шарифгача бўлган темир йўл излари кенглиги МДХ стандарти бўйича 1526 мм.ни ташкил этади. Бу эса товарларни қайта юклаш ва уларни етказиш учун кўп вақт ҳамда харажатлар сарфланишига олиб келади.

ХУЛОСА

Трансфғон транспорт йўлаги Ўзбекистон учун энг яқин денгиз йўллари, жумладан “Кўрфаз” ва “Жануб”га чиқиш стратегиясини рўёбга чиқаришда энг устувор вазифалардан бири бўлиб қолмоқда. Аммо, унинг таркибий қисми ҳисобланган “Мозори Шариф-Кобул-Пешовар” темир йўли яқин истиқболда амалга ошиши ҳақиқатдан йироқ. Уни амалиётга тадбиқ этиш учун Афғонистон ва Покистон ўртасидаги чегара хавфсизлигини (Дюранд чизиғи) кафолатли тарзда барқарорлаштириш, Афғонистонга дахлдор йирик акторлар ўртасидаги геосиёсий зиддиятлар ва молиявий муаммолар каби жиддий тўсиқларни бартараф этиш лозим бўлади. Шунингдек, Афғонистон ҳудудида илк

темир йўллар – “Хайратон-Мозори Шариф” ва “Хаф-Хирот” (Эрон ва Афғонистон) темир йўл лойиҳалари тажрибаси мавжуд эканлиги ва трансфғон йўналишларини боғлайдиган имкониятлар ва таҳликалар кўлами эътиборга олиб, “Мозори Шариф-Хирот” темир йўл лойиҳасининг рўёбга чиқиш истиқболи “Мозори Шариф-Кобул-Пешовар” темир йўл лойиҳасидан юқори туради, деб хулоса қилиш мумкин. “Мозори Шариф-Хирот” темир йўли истиқболда Чобаҳор келишуви орқали Ҳиндистоннинг Мумбай бандаргоҳига ёки Хирот-Қандаҳор-Кветта йўналиши орқали Покистон бандаргоҳларига ҳам чиқиш имкониятига эга. Шу мақсадда ҳар иккала темир йўл лойиҳаларини рўёбга чиқариш учун бирдек ёндашиш, “бирини танлаб, иккинчисини инкор этиш” тамойилидан воз кечиш, ўз навбатида темир йўл дипломатиясидан уддабуронлик билан фойдаланиш мақсадга мувофиқ. Бундай ёнлашув Афғонистон ҳудуди орқали Марказий Осиёни Форс кўрфази ва Жанубий Осиё сингари минтақалар билан узвий боғлашдек стратегик вазифани кутилганидан кўра жозибадорроқ кўрсатишга ва лойиҳаларни тезроқ амалга ошишига замин яратади.

ФОЙДАЛАНИЛГАН АДАБИЁТЛАР РЎЙХАТИ

1. Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёевнинг “Марказий ва Жанубий Осиё: минтақавий ўзаро боғлиқлик. Таҳдидлар ва имкониятлар” мавзусидаги халқаро конференциядаги нутқи. 16.07.2021. <https://president.uz/uz/lists/view/4484>
2. Столповский О.В. реализации транспортных проектов Узбекистан ориентируется на южное направление // Ритм Евразии, 01.09.2018. <https://www.ritmeurasia.org/news--2018-09-01--v-realizacii-transportnyh-proektov-uzbekistan-orientiruetsja-na juzhnoe-napravlenie-38304>
3. Камолов А. Афғонистон бўйича Тошкент халқаро конференцияси минтақада осойишталик ва барқарорликни мустаҳкамлашда муҳим ўрин тутади // Халқ сўзи 2018 йил 27 март, № 57-58 (7015-7016).
4. Unstoppable: The Hairatan to Mazar-e-Sharif Railway Project // Asian Development Bank, February 2014. [https://www.adb.org/filesPDF/Unstoppable The Hairatan to Mazar-e-Sharif Railway Project](https://www.adb.org/filesPDF/Unstoppable%20The%20Hairatan%20to%20Mazar-e-Sharif%20Railway%20Project)
5. Hairatan to Mazar-e-Sharif Railway Project // Asian Development Bank, 24 December 2015. <https://www.adb.org/documents/afghanistan-hairatan-mazar-e-sharif-railway-project>
6. Бўронов С.М. Афғонистонда тинчлик ва барқарорлик ўрнатиш жараёнларида Ўзбекистон геосиёсати. – Т.: 2021. – Б.62.

7. O'zbekiston delegatsiyasi Jenevadagi Afg'oniston bo'yicha xalqaro konferensiyada ishtirok etdi // O'zbekiston Respublikasi Tashqi ishlar vazirligi, 2018-yil 28-noyabr. <https://mfa.uz/uz/press/news/2018/11/16847/>
8. Мирзиёев Ш.М. Халқимизнинг розилиги бизнинг фаолиятимизга берилган энг олий баҳодир. – Т.: Ўзбекистон, 2018. – Б.369-370.
9. Бўронов С.М. Афғонистонда тинчлик ва барқарорлик ўрнатиш жараёнларида Ўзбекистон геосиёсати. – Т.: 2021. – Б.84-85.
10. Transafg'on temir yo'li qurilishi loyihasi muhokama etildi. 07.02.2024. <https://mintrans.uz/news/transafg-on-temir-yo-li-qurilishi-loyihasi-muhokama-etildi>
11. Mamadjonov, A. B. (2023). ANALYSIS OF THEORETICAL AND PRACTICAL APPROACHES TO THE CONCEPT OF" SOFT POWER". Oriental Journal of History, Politics and Law, 3(03), 272-279.
12. Mamadjonov, A. B. O. G. L. (2021). TURKIYANING XALQARO TASHKILOTLARDAGI O 'RNI VA ROLI: NATO MISOLIDA. Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences, 1(9), 427-435.
13. Azimov, H. Y. (2022, June). THE ROLE OF THE SYRIAN CRISIS IN ENSURING SECURITY IN THE MIDDLE EAST. In International Scientific and Current Research Conferences (pp. 90-92).
14. Yakubovich, A. H. (2019). The emergence of the Syrian crisis and the impact of the external forces on it. Bulletin Social-Economic and Humanitarian Research, (4 (6)), 92-97.
15. Azimov, H. Y. (2022). Main directions of modern international security approaches. International journal of social science research and review, 5(2), 151-157.
16. Boronov, S. (2022). Internal and external factors of taliban origin. Journal of Social Research in Uzbekistan, 2(02), 15-23.