

Oriental Journal of Education



THE IMPORTANCE OF THE SILK ROAD ECONOMIC BELT OF THE “ONE BELT, ONE ROAD” PROJECT FOR THE DEVELOPMENT OF COOPERATION PROCESSES AND EFFECTIVE INTERACTION WITHIN THE SCO

Oybek Rikhsillaevich Sheraliev

Doctor of Economics, First Vice-Rector

Tashkent International University of Education

Tashkent, Uzbekistan

E-mail: o.sheraliev@tiue.uz

ABOUT ARTICLE

Key words: The Great Silk Road, “One Belt, One Way”, trade and communication routes, trade integration, transport system, international transport corridor, logistics, transit, transport, pipeline, economic interaction, SCO.

Received: 20.04.24

Accepted: 22.04.24

Published: 24.04.24

Abstract: This article examines the revival and significance of the Silk Road Economic Belt, in particular the development of trade and communication routes, the integration of the national transport system into the system of international transport corridors in the countries where the Great Silk Road passed, as well as the attraction of transit cargo, including the development of pipelines for transporting oil and natural gas.

SHHT DOIRASIDA HAMKORLIK JARAYONLARI VA SAMARALI HAMKORLIKNI RIVOJLANTIRISH UCHUN “BIR KAMAR, BIR YO‘L” LOYIHASINING IPAK YO‘LI IQTISODIY KAMARI AHAMIYATI

Oybek Rixsillaevich Sheraliev

Iqtisodiyot fanlari doktori, birinchi prorektor

Tashkent International University of Education

Toshkent, O‘zbekiston

E-mail: o.sheraliev@tiue.uz

MAQOLA HAQIDA

Kalit so‘zlar: Buyuk ipak yo‘li, “Bir belbog‘, bir yo‘l”, savdo-kommunikatsiya yo‘llari, savdo integratsiyasi, transport tizimi, xalqaro transport yo‘lagi, logistika, tranzit, transport, quvur liniyasi, iqtisodiy hamkorlik, ShHT.

Annotatsiya: Ushbu maqolada Buyuk Ipak yo‘li iqtisodiy kamarining qayta tiklanishi va ahamiyati, xususan, savdo-kommunikatsiya yo‘nalishlarini rivojlantirish, Buyuk Ipak yo‘li orqali o‘tadigan mamlakatlarda milliy transport tizimining xalqaro transport yo‘laklari tizimiga integratsiyalashuvi, shuningdek tranzit yuklarni jalb qilish, shu jumladan neft va tabiiy gaz tranzitini quvurlar orqali yetkazib berish (tashish)ni rivojlantirish.

ЗНАЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ ПРОЕКТА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПРОЦЕССОВ СОТРУДНИЧЕСТВА И ЭФФЕКТИВНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В РАМКАХ ШОС

Ойбек Рихсиллаевич Шералиев

Д.э.н., Первый проректор

Tashkent International University of Education

Ташкент, Узбекистан

E-mail: o.sheraliev@tiue.uz

О СТАТЬЕ

Ключевые слова: Великий Шелковый Путь, «Один пояс, один путь», торгово-коммуникационные пути, торговая интеграция, транспортная система, международный транспортный коридор, логистика, транзит, транспортная перевозка, трубопровод, экономическая взаимодействия, ШОС.

Аннотация: В настоящей статье исследованы возрождение и значение Экономического пояса Шелкового пути, в частности развитие торгово-коммуникационных путей, интеграция национальной транспортной системы в систему международных транспортных коридоров в странах, где проходил Великий Шелковый путь, а также, привлечение транзитных грузов, в том числе развитие прокладки трубопроводов для транспортировки нефти и природного газа.

ВВЕДЕНИЕ

Отсутствие надежной системы транспортно-коммуникационных коридоров серьезно ограничивает потенциальные возможности и перспективы экономического развития государств, в том числе Центральной Азии, а также их более тесную интеграцию в систему мирового хозяйствования. В этих условиях разработка и реализация перспективных проектов для формирования многовариантной сети транспортно-коммуникационных маршрутов, обеспечивающих выход на крупные мировые рынки, является тем направлением, которое необходимо развивать государствам-членам ШОС.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

В связи с вышесказанным, отметим, что КНР в течении последних 20 лет как в рамках двусторонних, так и многосторонних связей, в первую очередь в рамках ШОС активно продвигает различные проекты транспортно-коммуникационных коридоров, экономического сотрудничества, кооперации и интеграции. На сегодня, китайская инициатива Экономического пояса Шелкового пути в рамках стратегии Один пояс, один путь – одна из самых обсуждаемых тем среди аналитиков, экономистов и международных экспертов.

Уместно, в этом отношении, было бы вспомнить, на наш взгляд, замечание американского аналитика Росса Мунро: «Новый Шелковый путь» современных железных и скоростных автомобильных дорог, который предоставил бы Китаю сухопутный выход далеко на запад, в конечном счете в Европу и Иранские порты в Персидском заливе, имел бы

громадные стратегические последствия, возможно, сравнимые со значением, которое однажды имело открытие Суэцкого и Панамского каналов».

Идея создания проекта «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь) была выдвинута Председателем Китайской Народной Республики Си Цзиньпином во время выступления в «Назарбаев Университете» (Астана, Казахстан) в рамках государственного визита в Республику Казахстан с 6 по 8 сентября 2013 г. Си Цзиньпин говорил о проекте как о новом формате углубления сотрудничества Китая, государств Центральной Азии и России.

Китайский лидер в своей речи определил пять основных пунктов стратегии проекта «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь):

- 1) усиление политических связей государств региона;
- 2) упор на формирование единой транспортной сети;
- 3) торговля и товарообмен, снижение издержек для совместной торговли и инвестиций;
- 4) переход на расчеты в национальных валютах;
- 5) расширение прямых связей между народами стран региона (народная дипломатия).

Основной целью проекта «экономический пояс Шелкового пути» является формирование инвестиционно-экономического пространства нового типа, включающего Китай и страны Азиатско-Тихоокеанского региона, Восточную и Западную Европу, Балканы и Прибалтику, европейскую часть России, Западную и Восточную Сибирь, Дальний Восток, а также создание коммерческой основы для реализации долгосрочных коммерческих проектов межгосударственного назначения в интересах заинтересованных государственных органов и стратегических партнеров из Китая и ЕС, в странах СНГ и Ближнего Востока, национальных деловых объединений и крупных производителей стран-участниц ШОС.

Если суммировать политические и экономические цели, которые преследуются в рамках реализации стратегии «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь), то можно отметить:

Во-первых, стремление Китая через реализацию данной стратегии укрепить свое влияние в центрально- и южно-азиатском регионе, а также Евразии в целом (подключение России к данной стратегии – подтверждение этого).

Во-вторых, ясно заявляется, что политическая составляющая взаимодействия стран региона Большой Евразии не менее важна, чем экономическая.

В-третьих, существующие институты (ШОС, ЕАЭС) должны стать основой институционального оформления данной инициативы.

В-четвертых, хотя это не сильно афишируется – для Китая реализация стратегии «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь) это транспортная

инфраструктура, обеспечивающая доступ к природно-сырьевым ресурсам России и стран Центральной Азии.

Отметим, что «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь) – это китайский проект, направленный на реализацию китайских интересов. При этом Китай готов инкорпорировать в данную стратегию другие страны, обеспечить учет их интересов.

А эти интересы заключаются в том, чтобы:

1) обеспечить сохранение нынешних темпов экономического развития через вовлечение ресурсов стран региона и формирование эффективной транс евразийской транспортной сети, связывающей Китай и Западную Европу, которую не смогут контролировать США;

2) создать транспортно-инфраструктурные условия для ускоренного развития Западного, Северо-Западного Китая.

Предполагается, что проект послужит интересам как участников ШОС, так и других государств Евразии. В интересах России как стратегического партнера Китая – взаимодействие в рамках проекта и его осуществление. В частности, проект выгоден России (областям к востоку от Оренбурга), а также Казахстану, странам Центральной Азии возможностью «подключения к азиатской модели – через инфраструктурные связки», необходимые этим территориям.

Стоит отметить, что стратегия «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь) это часть долгосрочной стратегии Китая, которую он реализует последовательно последние два десятка лет.

В частности, с полным основанием можно считать, что строительство первой Транскитайской автомагистрали Ляньюньгань (порт на Желтом море) до пропускного пункта Хоргос (на границе с Казахстаном) в 2004 г., строительство скоростных автомобильных дорог из Синьцзян-Уйгурского округа до границ с Таджикистаном, Казахстаном и Кыргызстаном, целый ряд соглашений о строительстве автомобильных и железных дорог в Таджикистане и Кыргызстане – все это часть долгосрочной стратегии, реализуемой КНР в регионе. О серьезности подходов китайских властей свидетельствует и то, что реализация проектов в рамках «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь) стало частью плана «13-й пятилетки» (2016-2020 гг.).

Составной частью реализации стратегии «Экономический пояс Шелкового пути» являются строящаяся автомобильная дорога «Западная Европа – Западный Китай» и недавно запущенный Прикаспийский транспортный коридор (Казахстан – Туркменистан – Иран).

Среди наиболее обсуждаемых проектов в рамках «Экономический пояс Шелкового пути» на сегодня это строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей, которые объединят 28 стран «Экономического пояса Шелкового пути». В частности,

строительство высокоскоростной магистрали Москва–Казань (с перспективой строительства высокоскоростной дороги Пекин – Минск). Среди возможных проектов: высокоскоростных магистралей в Таиланде, Малайзии и Турции.

Кроме того, в рамках развития «Экономического пояса Шелкового пути» (Один пояс, один путь) на севере Китая (провинция Шэньси) предполагается создание зоны свободной торговли, ориентированной на Россию. В данной ЗСТ будут действовать режимы упрощенного таможенного оформления и возврата импортно-экспортных налогов для товаров из России и Китая, осуществляться прямые расчеты в национальных валютах. Главное место в ЗСТ будет занимать российско-китайский технопарк, соглашение о создании которого было подписано премьер-министрами России и Китая.

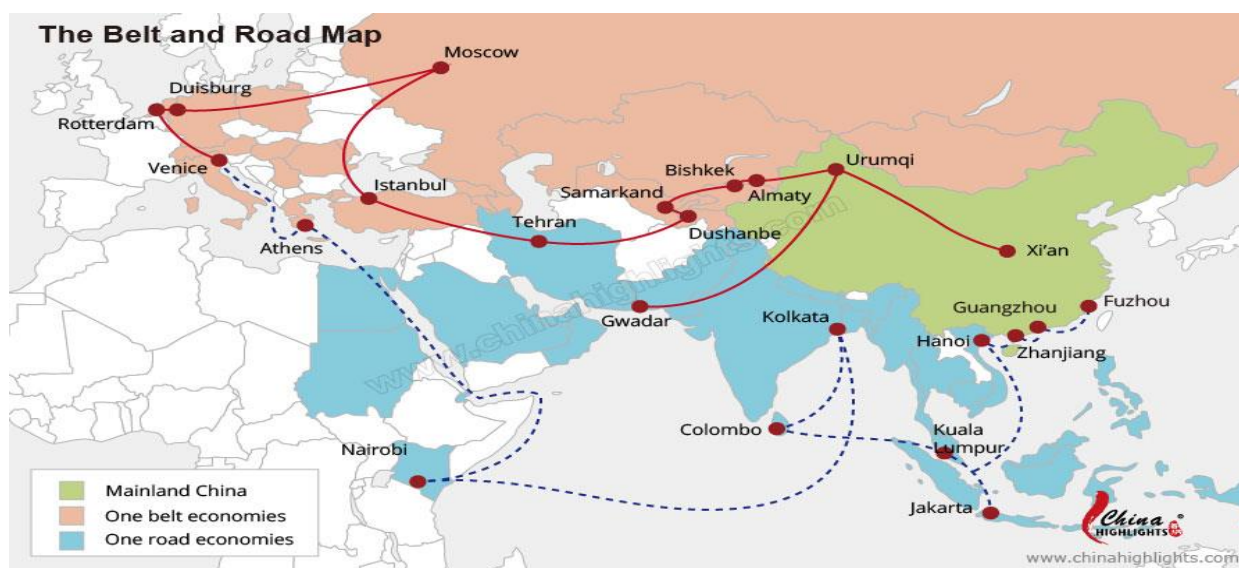


Рис. 1. Инициатива «Один пояс - один путь»

В стратегию «Экономического пояса Шелкового пути» (Один пояс, один путь) будет включен и «План взаимодействия в нефтегазовой сфере с Россией и странами Центральной Азии». Как отмечают китайские источники, в долгосрочной перспективе планируется создание семи «поясов»: транспортного, энергетического, торгового, информационного, научно-технического, аграрного и туристического. Результатом должно стать возникновение огромной зоны свободной торговли, включающей Китай, Центральную Азию, Кавказ, Иран, Турцию, страны Центральной и Восточной Европы. *Формируется принципиально новая Большая Евразийская экономическая зона свободной торговли, заточенная под Китай.*

В 2022 г. объемы перевозок между Китаем и Европой превысило 170 млн. тонн. Сейчас свыше 90 % этих грузов идут морским путем, в основном через Суэцкий канал. Но, время транспортировки через Суэцкий канал из Китая в Европу на сегодня составляет около 40 суток и перспектив резкого снижения сроков морской транспортировки не наблюдается. Да, и пропускная способность Суэцкого канала, даже в случае его модернизации – ограничена.

В то же время, сухопутные железнодорожные перевозки, в случае решения вопросов строительства новых, реконструкции существующих железнодорожных коридоров (на что и ориентирована стратегия «Экономического пояса Шелкового пути» (Один пояс, один путь) позволит уже в ближайшее время обеспечить время транспортировки грузов из Китая в Европу сухопутными маршрутами до 15 суток. А это создает реальные возможности уже к 2030 г. перенаправить около 40 % грузопотока между Китаем и Европой на транс-евразийские сухопутные железные дороги и автомагистрали.

По имеющимся данным, протяженность железных дорог стран Центральной Азии составляет 22.000 километров. Центральная Азия является одним из наименее «соединённых» регионов мира. Индикатор связанности в регионе в среднем составляет менее 60 % по коэффициенту транспортного доступа в отношении к глобальному ВВП, что является самым низким показателем по данной шкале. Это в значительной степени повышает транспортные расходы и вредит внешней торговле, снижая конкурентоспособность экономики. Например, себестоимость доставки контейнера в Шанхай из любой страны Центральной Азии более чем в пять раз превышает стоимость его транспортировки из Польши или Турции.

Это подтверждают и эксперты Центра «Стратегия развития», по сведениям которого «государства региона, не имея прямого выхода к морским портам, несут существенные транспортно-транзитные расходы, которые достигают 70-80 % от стоимости экспортируемой продукции».

Таким образом, отношения в Евразии сегодня получают новый импульс, а возможное совмещение таких механизмов взаимодействия как ШОС и «Экономического пояса Шелкового пути» (Один пояс, один путь) в перспективе дает объективные возможности использования китайских ресурсов (инвестиционных, транспортных, технологических) для развития государств Евразии.

Доля грузоперевозок Узбекистана со странами ШОС в общем объеме перевозок составляет 98 %. В этом контексте страны-члены ШОС считают весьма важным реализацию Концепции сотрудничества стран ШОС по развитию взаимосвязанности, эффективных экономических и транспортных коридоров и предлагает подготовить План по реализации Концепции взаимодействия железнодорожных администраций государств-членов ШОС. Сегодняшние реалии диктуют необходимость эффективной реализации совместных инфраструктурных проектов по созданию новых международных маршрутов для автомобильных и железнодорожных перевозок в регионе.

В этой связи строительство железной дороги «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» должно стать флагманским проектом в рамках инициативы «Один пояс – один путь», а его реализация

– значимым шагом к полноценному раскрытию транзитного потенциала региона Центральной Азии с выходом на мировые рынки.

На Самаркандском саммите ШОС стороны подписали Концепцию сотрудничества в сфере развития транспортной связи и создания эффективных экономических и транспортных коридоров. В свою очередь, ускоренно развивается деятельность международного интермодального логистического центра «Навои», связывающего Узбекистан с крупными логистическими центрами зарубежных стран – Франкфурта, Милана, Брюсселя, Вены, Сарагосы, Осло, Базеля, Дубая, Тегерана, Шанхая. Активизировалось строительство железной дороги Узбекистан – Кыргызстан – Китай. Данный проект имеет большое значение для пространства ШОС. Его реализация позволит расширить торгово-экономические отношения между участниками и всеми другими странами Центральной Азии и Китаем. Дорога даст возможность перевозить грузы из Китая в страны Восточной Европы и Ближнего Востока через Кыргызстан и Узбекистан, благодаря чему станет самым коротким путем для доставки китайских грузов в европейские страны, также будет способствовать развитию всей транспортно-логистической инфраструктуры Центральной Азии. Стратегические перспективы Центральной Азии непосредственно зависят от активного участия в территориальных процессах в Афганистане, являющемся неотъемлемой частью региона. В целом значение инициативы «Один пояс, один путь» для развития ШОС состоит в том, что данный контекст создает общую благоприятную институциональную среду для расширения сотрудничества стран участников ШОС.

Суммируя все вышесказанное можно отметить, что сотрудничество Китая с Центральной Азией имеет принципиальное значение для развития «Экономического пояса Шелкового пути» ибо Центральная Азия занимает стратегически важное место в развитии «Экономического пояса Шелкового пути» в связи с занимаемым особым географическим положением и расположением.

Отметим и то, что пять стран Центральной Азии положительно отзываются и активно реагируют на проект «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь), который имеет особое значение для них в силу географической близости региона к Китаю и наличию тесных экономических связей с КНР. Делая ставку на уникальное геополитическое положение Центральной Азии и ее историческую роль в торговом маршруте Великого Шелкового пути, республики региона отчасти используют китайские инвестиции для собственных инфраструктурных проектов и пытаются «встроить» национальные стратегии развития в общую канву глобального китайского проекта.

Оценить масштабы финансирования транспортных и инфраструктурных проектов можно следующим образом. По данным Refinitiv, по состоянию на сентябрь 2020 года стоимость

проектов поясных и автомобильных дорог, включая проекты с участием Китая, достигла 4,3 триллиона долларов США. Среди них 2.025 проектов на сумму 2,41 трлн. долларов США относились к поясным и автодорожным проектам, а 1.595 других проектов на общую сумму 1,87 трлн. долларов США были классифицированы как проекты с участием Китая.

В настоящее время Китай является крупнейшим в мире кредитором развивающихся стран, причем значительная часть его кредитов этим странам осуществляется в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Американская исследовательская компания Rhodium Group подсчитала, что кредитование ключевых стран-участниц инициативы «Новый шелковый путь» замедлилось за последние время – из-за кризиса здравоохранения, вызванного коронавирусом – в результате критики со стороны некоторых стран-получателей, а также финансовых трудностей в Китае, вызванных инициативой Пекина по сокращению высокой государственной долговой нагрузки и рискованного кредитования, а также стремлением китайского правительства улучшить практику кредитования.

Глобальные инициативы Китая в рамках концепции «Один пояс, один путь» находят отклик у республик Центральной Азии. Китай заинтересован во вложении инвестиций и в расширении экономического влияния, а страны региона нуждаются во внешних капиталовложениях и в развитии собственной инфраструктуры. Взаимная заинтересованность диктует высокую динамику сотрудничества республик Центральной Азии и КНР. В связи с этим, считаем, что участие государств-членов ШОС, в том числе Узбекистана в совместном строительстве «Экономического пояса Шелкового пути» будет способствовать всестороннему углублению и продвижению сотрудничества между всеми участниками данного проекта. В этой связи, считаем:

во-первых, необходимо продолжать укреплять политическое и стратегическое взаимное доверие, поддерживать и защищать коренные интересы друг друга;

во-вторых, усиливать практическое взаимодействие в области безопасности, бороться с «временем силами зла», защищать безопасность и стабильность стран;

в-третьих, увеличивать двусторонний товарооборот, улучшать торговую структуру, прикладывать усилия для того, чтобы в ближайшем будущем достичь более высоких отметок в двустороннем товарообороте;

в-четвертых, уделять приоритетное внимание на стратегические проекты в энергетике, инфраструктуре и связи, придавать особое значение росту благодаря сотрудничеству в областях с высокой добавленной стоимостью, повышать качество и уровень торгово-экономического взаимодействия, превратить политическое взаимодоверие на высоком уровне в движущую силу практического сотрудничества;

в-пятых, следует развивать дух «Шелкового пути», оживлять гуманитарные контакты, развивать сотрудничество в культурной, образовательной и туристической сферах, углублять взаимное понимание и дружбу между странами, участвующими в проекте;

в-шестых, в рамках ООН, ШОС и СВМДА нужно усиливать общение и координацию действий, совместными усилиями защищать мир и стабильность в регионе.

Анализ проекта (Один пояс, один путь) показывает, что существуют как минимум три вектора его реализации: экономико-инфраструктурный, геополитический и вектор безопасности. В основе китайского подхода выделяются следующие моменты:

Во-первых, углубление сотрудничества предлагается осуществлять за счет внутренних ресурсов государств региона, а также Китая и России.

Во-вторых, в отличие от американских проектов, речь идет о сотрудничестве государств Центральной Азии прежде всего с Китаем и Россией, а уже потом с другими государствами. Афганистан вообще не упомянут индивидуально, видимо, считается, что это отдельная проблема.

В-третьих, в отличие от подхода ЕС, в основе китайского подхода первым упоминается о политической составляющей: отмечается необходимость политического взаимодействия как основы экономического сотрудничества.

В-четвертых, важнейшим фактором углубления сотрудничества в регионе Китай называет взаимодействие функционирующих здесь международных организаций: ШОС и ЕАЭС, где Китай не рассматривает евразийскую интеграцию, активно продвигаемую Россией, Казахстаном и Беларуссией, как противоречащую китайским интересам или составляющую конкуренцию ШОС, а, напротив, считает ее полезной.

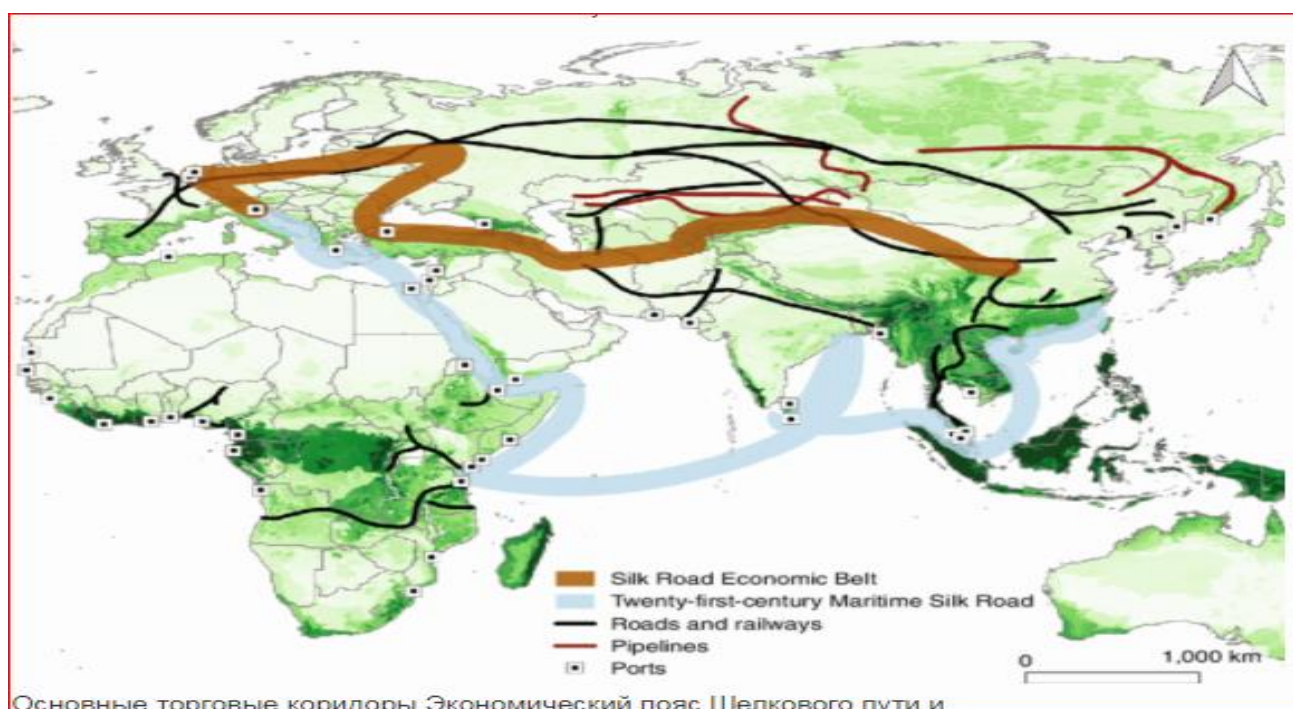


Рис. 2. Основные торговые коридоры Экономического пояса Нового Шелкового пути

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По нашему убеждению, создание надежных транспортных коридоров и логистических центров на территориях государств, расположенных вдоль «Одного пояса, одного пути», станет эффективным рычагом дальнейшего роста благосостояния народов, развития торгово-экономических отношений между государствами региона, а также странами ЕС, Южной и Юго-Восточной Азии.

«Экономический пояс Шелкового пути» – это системная программа правительства КНР на долгосрочную перспективу, которая, конечно же, не может быть реализована за один день и только лишь силами Китая. Требуется целый комплекс работ всех заинтересованных стран. Необходимо последовательно, поэтапно, шаг за шагом выходить на масштабное сотрудничество. Только в этом случае возможна полная реализация проекта.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. «Великий Шелковый путь» (экономический пояс «Шелковый путь», в Китае называется «пояс и путь») – проект создания транспортного, энергетического, торгового коридора между КНР, Россией, странами Центральной, Южной Азии и Европы.

2. Великий шелковый путь – караванная дорога, связывавшая Восточную Азию со Средиземноморьем в древности и в Средние века. В первую очередь, использовался для вывоза шёлка из Китая, с чем и связано его название. Путь был проложен во II веке до н. э., вёл из Сианя через Ланьчжоу в Дуньхуан, где раздваивался: северная дорога проходила через Турфан, далее пересекала Памир и шла в Фергану и казахские степи, южная - мимо озера Лоб-Нор по южной окраине пустыни Такла-Макан через Яркенд и Памир (в южной части) вела в Бактрию, а оттуда - в Парфию, Индию и на Ближний Восток вплоть до Средиземного моря. Морской Шелковый путь связывал порты на побережье Китая с Персией и Аравийским полуостровом. Шелк, чай, фарфор, нефрит доставлялись несколькими маршрутами вдоль берегов нынешних Вьетнама, Малайзии, Индонезии, Таиланда, Индии, Шри-Ланки, Пакистана, Ирана, других стран Персидского залива.

3. Munro R.H. The Emerging Geopolitics of Central Asia. – Washington, D.C.: National Defense University Press, 1995. – P. 130.

4. Посол КНР в РУ: «экономический пояс Шелкового пути» предоставит блага народам Китая и Узбекистана // <http://china-uz-friendship.com/?p=2500>. – 2017. – 24 сент.

5. Экономический пояс Шелкового пути и Узбекистан // <http://blog.review.uz/new/ekonomicheskij-poyas-shelkovogo-puti-i-uzbekistan/>. – 2017. – 6 авг.

6. «Великий Шелковый путь» (экономический пояс «Шелковый путь», в Китае называется «пояс и путь») // http://www.chemico-group.com/ru/index.php?option=com_content&view=article&id=634%3A1--r---l-r---l-r-----&catid=98%3A2011-05-24-14-47-55&Itemid=136. – 2016. – 28 апр.
7. Экономист: Экономический пояс Шелкового пути нужно синхронизировать с российским проектом РЖД // http://www.pravda.ru/news/economics/08-05-2015/1259389-Sergey_Lukonin-0/. – 2016. – 12 мая.
8. Шилина М.Г. Шанхайская организация сотрудничества как формат политического и экономического взаимодействия государств: реалии и перспективы // Бизнес. Общество. Власть. – М., 2014. – № 21. – С. 41–61.
9. Бордачев Т., Лихачева А., Чжан Синь. Чего хочет Азия? // Россия в глобальной политике. – М., 2015. – № 1. – С. 28-32.
10. <https://subgerenciadeturismolima.blogspot.com/2019/11/what-is-silk-road-economic-belt.html>
11. Центральную Азию признали одним из наиболее «тупиковых» регионов в мире / <https://www.ritmeurasia.org/news--2021-04-06--centralnuju-aziju-priznali-odnim-iz-naibolee-tupikovyh-regionov-v-mire-54061>
12. Развитие транспортно-коммуникационных связей как гарант устойчивого экономического роста в Центральной Азии/ <https://uza.uz/ru/posts/razvitie-transportno-kommunikatsionnykh-svyazey-kak-garant-u-07-05-2020>
13. Лузянин С. Россия и Китай: новый контекст отношений // <http://infoshos.ru/ru/?idn=1362>. – 2016. – 28 апр.
14. http://rus.sectsko.org/archive_news/20220923/914593/VYSTUPLENIE-Prezidenta-Kyrgyzskoy-Respubliki-SN-Zhaparova--na-zasedanii-Soveta-glav.html
15. <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3093218/belt-and-road-initiative-debt-how-big-it-and-whats-next>
16. <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3093218/belt-and-road-initiative-debt-how-big-it-and-whats-next>
17. <https://subgerenciadeturismolima.blogspot.com/2019/11/what-is-silk-road-economic-belt.html>