O‘ZBEKISTON MILLIY UNIVERSITETI XABARLARI, 2026, [14]
ISSN 2181-7324

TARIX
http://journals.nuu.uz
Social sciences
ISSN 3093-8996(Onlayn)

UDK:94.5

Ozodbek RADJABOV,
Dotsent, DSc, O‘zbekiston milliy universiteti, Toshkent, O‘zbekiston
E-mail: ozodbek.radjabov@94.mail.ru. ORCID: 0000-0002-7663-9981

TDSHU professori, tarix fanlari doktori S.Shodmonova taqrizi asosida

THE BELT AND ROAD INITIATIVE AND ITS IMPACT ON THE COUNTRIES OF CENTRAL ASIA

Annotation
This article examines the impact of China's Belt and Road Initiative (BRI) on the economic, transport-logistics, trade, energy, and investment development of the Central Asian countries. Particular attention is paid to the role of the initiative in the implementation of infrastructure projects, the development of transport corridors, the expansion of regional trade and economic relations, and the growth of investment flows. The study also analyzes the influence of BRI projects on the foreign economic relations, transit potential, and economic diversification of Central Asian states. The findings demonstrate that the Belt and Road Initiative has become an important factor in the development of transport infrastructure, expansion of trade and economic cooperation, and strengthening of regional connectivity and integration in Central Asia.
Key words: Belt and Road Initiative, Central Asia, China, transport and logistics, infrastructure, investment, trade and economic relations, transit potential, energy, economic integration, international cooperation.

ПРОЕКТ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА СТРАНЫ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Аннотация
В статье анализируется влияние китайской инициативы «Один пояс, один путь» на экономическое, транспортно-логистическое, торговое, энергетическое и инвестиционное развитие стран Центральной Азии. Особое внимание уделяется роли инициативы в реализации инфраструктурных проектов, развитии транспортных коридоров, расширении региональных торгово-экономических связей и увеличении инвестиционных потоков. Наряду с положительными результатами реализации инициативы анализируются потенциальные финансовые риски, проблема экономической зависимости, экологические последствия, территориальная неравномерность реализации проектов и влияние геополитических интересов. Результаты исследования показывают, что инициатива «Один пояс, один путь» становится одним из значимых факторов развития транспортной инфраструктуры, расширения торгово-экономического сотрудничества и усиления интеграционных процессов в Центральной Азии.
Ключевые слова: «Один пояс, один путь», Центральная Азия, Китай, транспорт и логистика, инфраструктура, инвестиции, торгово-экономические связи, транзитный потенциал, энергетика, экономическая интеграция, международное сотрудничество.

“BIR KAMAR, BIR YO‘L” LOYIHASI VA UNING MARKAZIY OSIYO MAMLAKATLARIGA TA’SIRI

Annotatsiya
Mazkur maqolada Xitoy tomonidan ilgari surilgan “Bir kamar, bir yo‘l” tashabbusining Markaziy Osiyo mamlakatlarining iqtisodiy, transport-logistika, savdo, energetika va investitsiyaviy rivojlanishiga ta’siri tahlil qilinadi. Shuningdek, “Bir kamar, bir yo‘l” doirasidagi loyihalarning Markaziy Osiyo davlatlarining tashqi iqtisodiy aloqalari, tranzit salohiyati va iqtisodiy diversifikatsiyasiga ta’siri qiyosiy jihatdan o‘rganiladi. Maqolada tashabbusning ijobiy natijalari bilan bir qatorda, moliyaviy majburiyatlar, iqtisodiy qaramlik ehtimoli, ekologik muammolar, loyihalarning hududiy nomutanosibligi va geosiyosiy manfaatlar to‘qnashuvi kabi masalalar ham tahlil qilinadi. Tadqiqot natijalari “Bir kamar, bir yo‘l” tashabbusi Markaziy Osiyo mamlakatlarining transport va iqtisodiy integratsiyasini jadallashtirishda muhim omil bo‘lib xizmat qilayotganini ko‘rsatadi.
Kalit so‘zlar: “Bir kamar, bir yo‘l”, Markaziy Osiyo, Xitoy, transport-logistika, infratuzilma, investitsiya, savdo-iqtisodiy aloqalar, tranzit salohiyati, energetika, iqtisodiy integratsiya, xalqaro hamkorlik.

Kirish. XXI asrda jahon iqtisodiyotining globallashuvi va xalqaro transport-kommunikatsiya tizimlarining rivojlanishi davlatlar o‘rtasidagi iqtisodiy hamkorlikning yangi shakllarini yuzaga keltirmoqda. Ayniqsa, Yevropa va Osiyo o‘rtasidagi savdo-iqtisodiy aloqalarning kengayishi xalqaro transport yo‘laklarini rivojlantirish, infratuzilmaviy loyihalarni amalga oshirish va mintaqalararo iqtisodiy integratsiyani kuchaytirishni taqozo etmoqda. Mazkur jarayonda Xitoy tomonidan 2013-yilda ilgari surilgan “Bir kamar, bir yo‘l” tashabbusi xalqaro miqyosdagi eng yirik iqtisodiy va infratuzilmaviy tashabbuslardan biri sifatida namoyon bo‘ldi. Markaziy Osiyo geografik jihatdan Xitoy, Rossiya, Janubiy Osiyo, Kavkaz va Yevropa o‘rtasidagi muhim strategik hududda joylashgan. Mintaqaning ushbu geografik mavqei uni xalqaro transport va savdo yo‘nalishlarining muhim bo‘g‘iniga aylantiradi. Shu sababli “Bir kamar, bir yo‘l” tashabbusining Markaziy Osiyo davlatlari uchun ahamiyati, avvalo, transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish, yangi avtomobil va temir yo‘l yo‘laklarini shakllantirish, logistika markazlarini rivojlantirish, energetika loyihalarini amalga oshirish hamda savdo-iqtisodiy aloqalarni kengaytirish bilan bog‘liq.

Adabiyotlar tahlili. “Bir kamar, bir yo‘l” tashabbusi bo‘yicha ilmiy adabiyotlar hajmi so‘nggi yillarda sezilarli darajada kengaydi. Mazkur tadqiqotlarni shartli ravishda uch asosiy yo‘nalishga ajratish mumkin: iqtisodiy va infratuzilmaviy yondashuv, geosiyosiy yondashuv hamda

barqaror rivojlanish va xavflar bilan bog‘liq yondashuv. Birinchi yo‘nalish vakillari “Bir kamar, bir yo‘l” tashabbusini xalqaro savdo va transport infratuzilmasini rivojlantirish vositasi sifatida baholaydilar. Ushbu tadqiqotlarda temir yo‘l, avtomobil yo‘llari, logistika markazlari, chegaraoldi savdo infratuzilmasi va energetika obyektlarining rivojlanishi mintaqalararo iqtisodiy aloqalarning kengayishiga xizmat qilishi ta’kidlanadi. Ayniqsa, Markaziy Osiyoning dengiz portlariga bevosita chiqish imkoniyati cheklangan davlatlari uchun quruqlikdagi transport yo‘laklarini rivojlantirish iqtisodiy jihatdan muhim omil sifatida ko‘rsatiladi. Ikkinchi yo‘nalish doirasidagi tadqiqotlarda tashabbusning geosiyosiy jihatlari ustuvor o‘ringa qo‘yiladi. Ushbu yondashuvga ko‘ra, Xitoyning Markaziy Osiyodagi iqtisodiy faolligi nafaqat savdo va investitsiya manfaatlari, balki mamlakatning uzoq muddatli strategik va geosiyosiy maqsadlari bilan ham bog‘liq. Mintaqada transport va energetika infratuzilmasining rivojlanishi Xitoyning Yevropa va Yaqin Sharq bozorlariga chiqish imkoniyatlarini kengaytirishi bilan birga, Markaziy Osiyo davlatlarining tashqi iqtisodiy yo‘nalishlarini diversifikatsiya qilishiga ham sharoit yaratadi. Uchinchi yo‘nalish tadqiqotchilari “Bir kamar, bir yo‘l” loyihalarining ehtimoliy xavf va muammolariga e’tibor qaratadilar. Jumladan, tashqi kreditlarga bog‘liqlik, davlat qarzining oshishi, ekologik xavfsizlik, mahalliy aholi manfaatlari, mehnat bozoriga ta’sir va infratuzilmaviy loyihalarning iqtisodiy samaradorligi kabi masalalar tahlil qilinadi.

Tadqiqot metodlari. Mazkur tadqiqotda “Bir kamar, bir yo‘l” tashabbusining Markaziy Osiyo mamlakatlariga ta’sirini aniqlash maqsadida bir qator ilmiy-tadqiqot metodlaridan foydalaniladi. Tarixiy-qiyosiy metod yordamida Markaziy Osiyo davlatlarining Xitoy bilan iqtisodiy va siyosiy munosabatlaridagi o‘zgarishlar turli tarixiy bosqichlar kesimida tahlil qilinadi. Ushbu metod orqali tashabbusning mintaqadagi rivojlanish dinamikasi aniqlanadi. Qiyosiy tahlil metodi O‘zbekiston, Qozog‘iston, Qirg‘iziston, Tojikiston va Turkmanistonning “Bir kamar, bir yo‘l” loyihalaridagi ishtirokini taqqoslash imkonini beradi. Bunda transport infratuzilmasi, investitsiyalar, savdo aylanmasi, energetika va logistika sohalaridagi o‘zgarishlarga alohida e’tibor qaratiladi. Statistik tahlil metodi orqali Xitoy va Markaziy Osiyo mamlakatlari o‘rtasidagi savdo hajmi, investitsiyalar, transport yuk tashuvlari, tranzit ko‘rsatkichlari va infratuzilmaviy loyihalar dinamikasi o‘rganiladi. Statistik ma’lumotlarning vaqt bo‘yicha o‘zgarishi tashabbusning iqtisodiy samaradorligini baholash uchun asos bo‘lib xizmat qiladi.

Tahlil va natijalar. Juda yirik ko‘lamdagi “Bir kamar, bir yo‘l” loyihasi 2013-yil 9-sentabrda XXR yetakchisi Si Szinpinning Qozog‘izistonga tashrifi chog‘ida Nazarboyev universitetida ilk marotaba ochiqlangan edi[1]. Geografik koordinatsiyalari Yevrosiyo mintaqasining yuragida joylashgan Markaziy Osiyo qadim zamonlardan buyon Buyuk Ipak yo‘li bo‘ylab amalga oshirilgan o‘zaro savdo-sotiq va ayirboshlashning muhim nuqtasi bo‘lib kelgan. Shuningdek, Xitoy va Markaziy Osiyo davlatlari o‘rtasidagi munosabatlar mingyillik tarixga ega bo‘lib, savdo-sotiq, madaniy-ma’rifiy aloqalarning ildizlari juda chuqurdir. Buning bir qancha sabablari bo‘lib, ulardan birinchisi Xitoy va Markaziy Osiyo davlatlari umumiy landshaftlar bilan bog‘langan hududiy yaqin qo‘shnilar ekanligidir. Bugungi globallashuv va faol integratsiya davrida esa Xitoy Markaziy Osiyo davlatlari bilan do‘stlik va hamkorlik munosabatlarini rivojlantirishga katta ahamiyat bermoqda.

Markaziy Osiyo respublikalari hududi “Bir kamar, bir yo‘l” loyihasini amalga oshirishda eng asosiy geografik birlik deb e’tirof etildi. Qadimiy ipak yo‘lini yangicha formatda qayta tiklash, Markaziy Osiyo hududlari bo‘ylab yangi erkin savdo zonalari tashkil etish masalasi kun tartibiga ko‘tarilib, rasmiy Pekin yo‘naltirgan investitsiyalar ko‘magida Xitoy – Markaziy Osiyo – G‘arbiy Osiyo – Yevropa iqtisodiy transport yo‘laklarini barpo etishga kirishilgan[2]. O‘zaro munosabatlar tarixiga e’tibor qaratadigan bo‘lsak, Sobiq Ittifoq parchalanib, Markaziy Osiyo respublikalari o‘z mustaqilliklarini e’lon qilgan davrda XXR hamda Markaziy Osiyo respublikalari o‘rtasida to‘g‘ridan-to‘g‘ri aloqalar o‘rnatilmagan edi. Faol tashqi hamkorlik munosabatlari 2000-yillardan boshlandi.

O‘tgan chorak asr mobaynida esa mintaqa mamlakatlari hamda Xitoy o‘rtasidagi o‘zaro tovar ayirboshlash hajmi 45 milliard dollargacha borib yetdi[3]. Chunki, Xitoy va Markaziy Osiyo mamlakatlari iqtisodiy rivojlanish jarayonida bo‘lib, o‘zaro sanoat va infratuzilma qurilishida katta yutuqlarga erishdilar. Xitoyning yirik iqtisodiyoti xomashyo va energiya resurslariga katta ehtiyoj sezadi, bu esa Markaziy Osiyo mamlakatlari, ayniqsa, Qozog‘iston, Turkmaniston, va O‘zbekiston bilan savdo aloqalarining o‘sishiga olib keldi. Shu bilan birga, Markaziy Osiyo Xitoyning iqtisodiy yutuqlaridan foydalangan holda o‘z infratuzilmasini rivojlantirish imkoniyatiga ega bo‘ldi.

Yuqorida qayd etilganidek, mustaqilliklarini e’lon qilgan Markaziy Osiyo davlatlari faol tashqi siyosat yurita boshlashdi. Mintaqa mamlakatlari tomonidan yaratilgan strategik rivojlanish maqsadlari hamda uzoq yillik istiqbol rejalarida asosiy tamoyil milliy manfaatlar ustuvorligini saqlab qolgan holatdagi ikki va ko‘p tomonlama muloqot – hamkorlikni yo‘lga qo‘yishdan iborat edi. Aynan mazkur jihat ya’ni “Bir kamar, bir yo‘l” tashabbusi tarkibidagi investitsion jozibadorlik hamda Yevrosiyo makonida integratsiya, ko‘p tomonlama hamkorlik Markaziy Osiyo mamlakatlarining maqsadlariga muvofiq keldi.

Markaziy Osiyo mamlakatlari “Bir kamar, bir yo‘l” tashabbusining quruqlik qismi – “Ipak yo‘li iqtisodiy kamari” ning markazi hisoblanadi. Mazkur iqtisodiy kamardagi infratuzilma va biznes muhitini takomillashtirish maqsadida rasmiy Pekin mintaqa mamlakatlariga to‘g‘ridan-to‘g‘ri investitsiyalarni kiritishda davom etmoqda. Xitoy Xalq Respublikasi Savdo vazirligining ma’lumotlariga ko‘ra, birgina 2018-yilda Markaziy Osiyoning beshta davlatiga yo‘naltirilgan Xitoyning to‘g‘ridan-to‘g‘ri investitsiyalarining umumiy hajmi 14,7 milliard dollarni tashkil etadi[4]. Yo‘naltirilayotgan joriy investitsiyalar asosan Markaziy Osiyo mamlakatlarining transport infratuzilmasiga, xususan, temir yo‘llar qurilishiga sarflanmoqda.

Shu o‘rinda qayd etish lozimki, “Bir kamar, bir yo‘l” loyihasi iqtisodiy loyiha bo‘lishi bilan birga unda “insoniyatning mushtarak taqdiri” g‘oyasi mavjud. Bunda mushtarak taqdirga erishish – maqsad, loyiha ishtirokchilarining umumiy manfaatlari-loyihaning asosi, mazkur yo‘ldagi o‘zaro hamkorlik esa asosiy yutuq tamoyili hisoblanmoqda. 2014-yil mart oyida Si Szinpin Yevropa davlatlariga tashrifi davomida rasmiy Pekin tomonidan insoniyatning yangi mushtarak taqdiri va yangi pereferik siyosiy tamoyillarini yaratishga qadam qo‘yganligini qayd etgan edi[5]. Mazkur yangi siyosiy doktrina xalqlararo muloqot va hamdo‘stlik, ochiqlik, oshkoralik, o‘zaro manfaatlar uyg‘unligi kabi tamoyillar ustiga qurilishi lozimligini ta’kidlagan holda, tez o‘sayotgan Xitoy iqtisodiyotiga qo‘shni davlatlarni ham bog‘lash zaruriyatini anglatadi. Yuqorida keltirilgan fikrlarni umumlashtiradigan bo‘lsak, bugungi kunga kelib Xitoy dunyodagi siyosiy va iqtisodiy rivojlanishlar fonida o‘zi uchun yangi sahifa ochmoqda. O‘zi boshlab bergan konsepsiya orqali Osiyo hamda dunyo mamlakatlari bilan hamkorlikni yo‘lga qo‘yish, yangi iqtisodiy makonlar va bozorlarga bog‘lanishni maqsad qilib qo‘ygan. 2017-yildagi Davos forumida Si Szinpin globallashuv jarayonlarining

zamonaviy sharoitida Xitoy “Bir kamar, bir yo‘l” loyihasi orqali xalqaro munosabatlarning yangi tuzilmasi va modeli yaratilayotganligini qayd etdi[6]. Si Szinpin globalizatsiyani yangi bosqichga olib chiqishni taklif qilib, Xitoyning “Bir kamar, bir yo‘l” loyihasi xalqaro savdo, investitsiyalar va infratuzilmani rivojlantirishni o‘zaro bog‘lovchi global tarmoq yaratishni ko‘zlaganligini bildirdi. Ushbu loyiha orqali Xitoy global iqtisodiy tizimda yanada chuqurroq ishtirok etadi va dunyo iqtisodiyotini bir-biriga ko‘proq integratsiyalashuvini ta’minlaydi. Si Szinpin xalqaro munosabatlar modelini qayta shakllantirish orqali, davlatlar o‘rtasidagi tenglik va o‘zaro manfaatlarni ta’kidlaydi.

Xitoyning BRI loyihasi rivojlanayotgan davlatlar uchun yangi imkoniyatlar yaratishi kutiladi, bu esa ko‘p tomonlama hamkorlik va o‘zaro manfaatlarga asoslangan munosabatlarni kuchaytiradi. Si bu jarayonni “ochiqlik va hamkorlik” printsiplariga asoslangan, deb ta’kidladi. Si Szinpin Xitoyning BRI loyihasi orqali xalqaro iqtisodiy tartibning yangi modelini yaratishni istayotganini bildirib, global iqtisodiy va siyosiy tuzilmaga yangi muqobil sifatida qaradi. G‘arb tomonidan yaratilgan hozirgi xalqaro tizim ko‘pincha o‘z manfaatlarini ustuvor qo‘yadigan bo‘lgan. Si esa BRI orqali ko‘proq tenglik va kooperatsiyaga asoslangan, turli davlatlarning rivojlanishini ta’minlaydigan yangi xalqaro tartibni shakllantirishni maqsad qilgan.

XXR yetakchisi Si Szinpinning bayonotlari, Xitoy Kommunistik partiyasining rasmiy hujjatlarini tahlil qilish orqali shu narsa ayon bo‘lmoqdaki, “Bir kamar, bir yo‘l” loyihasi faqatgina Xitoyning tashqi siyosiy konsepsiyasi bo‘lib qolmasdan, ishlab chiqilgan mexanizm orqali loyiha tarkibiga kiruvchi mamlakatlar, jumladan, Markaziy Osiyo respublikalarining iqtisodiy va ijtimoiy rivojlanishiga hissa qo‘shadi.

“Bir kamar, bir yo‘l” loyihasini amalga oshirishdagi beshta asosiy maqsad: iqtisodiy rivojlanish strategiyasiga muvofiq mamlakatlar yoki hududlar o‘rtasidagi ma’lumot almashinuvini yo‘lga qo‘yish, “Tinch okean-Boltiq dengizi” transport koridorini barpo qilish, “Ipak yo‘lining iqtisodiy kamari” bo‘ylab uzilishlarsiz savdo munosabatlari hamda investitsion jarayonlarni yo‘lga qo‘yish, kuchaytirish, pul munosabatlarini tartibga solish, to‘lov operatsiyalarini raqamlashtirish va mustahkamlash, xalqlararo muloqot va qadriyatlarni o‘rganish tizimini yo‘lga qo‘yish kabilardan iborat. Mazkur maqsadlarga muvofiq ravishda tashabbusni amalga oshirishning 5 ta ustuvor yo‘nalishlari ham mavjud. “Bular: siyosiy koordinatsiya, infratuzilmalarning o‘zaro aloqasi, tanaffuslarsiz savdo, kapitalning erkin harakati hamda xalqlararo madaniy muloqot va do‘stona munosabatlar”[7]. Loyihaning ekspertlaridan biri va tadqiqotchisi, Lanchjou universitetining Markaziy Osiyo tadqiqotlari instituti professori Yan Shuning ta’kidlashiga ko‘ra, “Bir kamar, bir yo‘l” loyihasi murakkab bosqichlarni bosib o‘tdi hamda ijobiy natijalarga erishmoqda[8]. Jumladan, 2013–2015-yillar – loyihaning vujudga kelishi davri, 2015–2017-yillar loyiha ishtirokchilari va tahlilchilarining safi kengayib borishi davri, xalqaro hamjamiyatning loyihaga munosabatlari davri, 2018–2019-yillar – loyihani chuqur anglab yetish va amalga oshirish bosqichi[9].

Xulosa. “Bir kamar, bir yo‘l” tashabbusining Markaziy Osiyodagi amalga oshirilishi mintaqaning transport, savdo-iqtisodiy va investitsiyaviy rivojlanishida yangi bosqichni shakllantirmoqda. Xitoyning mazkur tashabbusi doirasida amalga oshirilayotgan infratuzilmaviy loyihalar Markaziy Osiyo davlatlarining xalqaro transport tizimlariga integratsiyalashuvi, tranzit salohiyatining oshishi va yangi savdo yo‘nalishlarining shakllanishiga xizmat qilmoqda. Tadqiqot natijalari shuni ko‘rsatadiki, “Bir kamar, bir yo‘l” tashabbusi mintaqa davlatlari uchun, avvalo, transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish, logistika imkoniyatlarini kengaytirish, tashqi savdo geografiyasini diversifikatsiya qilish va xorijiy investitsiyalarni jalb etish nuqtayi nazaridan muhim imkoniyatlar yaratmoqda. Ayniqsa, Markaziy Osiyoning quruqlikda joylashgan davlatlari uchun Xitoy bilan bog‘lovchi temir yo‘l va avtomobil transporti yo‘laklarining rivojlanishi ularning xalqaro bozorlarga chiqish imkoniyatlarini kengaytirishi mumkin.

Shu bilan birga, tashabbusning mintaqadagi ta’sirini bir tomonlama ijobiy hodisa sifatida baholash maqsadga muvofiq emas. Moliyaviy majburiyatlarning ortishi, tashqi investitsiyalarga haddan tashqari bog‘liqlik, ekologik xavfsizlik, infratuzilmaviy loyihalarning iqtisodiy samaradorligi va geosiyosiy manfaatlarning kesishishi kabi masalalar davlatlarning uzoq muddatli strategik manfaatlari nuqtayi nazaridan chuqur tahlil qilinishi zarur.

Markaziy Osiyo davlatlari uchun eng muhim vazifalardan biri “Bir kamar, bir yo‘l” tashabbusidan foydalanish jarayonida milliy iqtisodiy manfaatlarni mintaqaviy manfaatlar bilan uyg‘unlashtirishdan iborat. Bunda transport va logistika infratuzilmasini rivojlantirish bilan bir qatorda, mahalliy ishlab chiqarishni kengaytirish, yangi ish o‘rinlari yaratish, texnologiyalar transferini ta’minlash va eksport salohiyatini oshirishga ustuvor ahamiyat berish lozim.

Umuman olganda, “Bir kamar, bir yo‘l” tashabbusi Markaziy Osiyoning geoiqtisodiy ahamiyatini oshirayotgan omillardan biridir. Uning uzoq muddatli natijasi nafaqat Xitoy tomonidan amalga oshirilayotgan investitsiyalar hajmiga, balki Markaziy Osiyo davlatlarining o‘zaro muvofiqlashtirilgan transport siyosati, iqtisodiy diversifikatsiyasi, mintaqaviy hamkorligi va tashqi iqtisodiy aloqalarni muvozanatli olib borish qobiliyatiga ham bog‘liq bo‘ladi. Shu sababli kelgusida “Bir kamar, bir yo‘l” tashabbusini Markaziy Osiyoning barqaror iqtisodiy rivojlanishi va mintaqaviy integratsiyasi kontekstida kompleks ravishda tadqiq etish muhim ilmiy va amaliy ahamiyat kasb etadi.

ADABIYOTLAR

1. Elektron resurs: Развивать народную дружбу, совместно создавать прекрасное будущее: доклад председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев Университете Казахстан, 7 сентября 2013 г. URL: http://cpc.people.com.cn/n/2013/0908/c64094-22843681.html. Murojaat qilingan sana: 23.06.2019.
2. Козлов Д. Первые итоги и ближайшие перспективы реализации китайской инициативы “Один пояс, один путь” // PolitBook. – 2018. № 2. – С. 127–157.
3. Козлов Д. Первые итоги и ближайшие перспективы реализации китайской инициативы “Один пояс, один путь” // PolitBook. – 2018. № 2. – С. 127–157.
4. Elektron resurs: Российский эксперт: инициатива “Одни пояс и один путь” способствует 189 развитию мировой экономики на еще более высоком уровне: http://russian.cri.cn/news/Comment/383/20190415/ 275864.html. Murojaat qilingan sana: 30.06.2021.
5. Elektron resurs: http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2019-04/26/c_1124420373.html. Murojaat qilingan sana: 23.06.2019.
6. Лю И., Авдокушин Е. Проект “Один пояс, один путь” 2.0 – стратегия стимулирования глобальной экспансии Китая // Мир новой экономики. – 2019. № 13 (1). – С. 70.
7. Островский А. Перспективы сопряжения проектов “Экономического пояса Шелкового пути” и Евразийского экономического союза // Вестник Российской академии наук. – 2017. Т. 87, № 11. – С. 974–985
8. Ян Л. Итоги и перспективы концепции открытого развития и открытого пути Китая, выдвинутой Си Цзиньпином // Исследования. – 2016. – № 5. – С. 17–24.
9. Ю И., Авдокушин Е. Проект “Один пояс, один путь” 2.0 – стратегия стимулирования глобальной экспансии Китая. // Мир новой экономики. 2019. № 13 (1). – С. 67–76.