

## **POLITICAL SCIENCES**

### **ИНИЦИАТИВА «ПОЯС И ПУТЬ» В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ: НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЭГОИЗМ ПРОТИВ РЕГИОНАЛЬНОЙ КООПЕРАЦИИ**

**Борисов Д.А.**

*Новосибирский государственный университет экономики и управления,  
кандидат исторических наук, доцент  
кафедры мировой экономики, международных отношений и права*

**Савкович Е.В.**

*Новосибирский государственный университет экономики и управления,  
доктор исторических наук, профессор*

**Татаренко В.И.**

*Новосибирский государственный университет экономики и управления,  
доктор экономических наук, профессор*

### **“BELT AND ROAD” INITIATIVE IN CENTRAL ASIA: NATIONAL INTEREST VS REGIONAL COOPERATION**

**Borisov D.,**

*Novosibirsk State University of Economics and Management  
PhD in history, associate professor of  
Department of world economy, international relations and law*

**Savkovich E.,**

*Novosibirsk State University of Economics and Management  
Doctor in history, professor of  
Department of world economy, international relations and law*

**Tatarenko V.**

*Novosibirsk State University of Economics and Management  
Doctor in economy, professor of  
Department of world economy, international relations and law*

#### **АННОТАЦИЯ**

В статье рассматриваются изменения межгосударственных отношений в Центральной Азии после объявления в 2013 году китайской инициативы «Один пояс – один путь», которая способствовала переосмыслению стратегий экономического развития стран Центральной Азии. Общей тенденцией стало положительное восприятие китайской инициативы странами центральноазиатского пространства, которые рассмотрели в китайском проекте потенциальные возможности для экономического развития как в части получения доходов от транзита грузов между КНР и Европой, так и новые выходы для национальных экономик на международные рынки. Авторы акцентируют внимание на возникающих противоречиях во внешней и внутренней политике стран региона, которые возникают в процессе реализации различных направлений евразийский транспортных маршрутов. В работе анализируется специфика национальных подходов Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Узбекистана и Туркменистана к подключению к китайскому инфраструктурному проекту. В исследовании отмечается, что возникает конкуренция, которая требует кооперации между государствами ЦА в зависимости от направлений развития ОПОП: северный маршрут через территорию РФ; центральный – через Каспийское море и южный – через территорию Ирана. Авторы заостряют внимание на ряде противоречивых экономико-политических процессов. Во-первых, обострение конкуренции за «китайской внимание», что снижает переговорные позиции центральноазиатских стран с китайской стороной и усиливает антикитайские настроения среди национальных политических и экономических кругов. Во-вторых, любое направление организации трансграничного евразийского маршрута требует интенсификации многосторонней межгосударственной кооперации между странами ЦАР для решения замороженных проблем и споров в сфере политики и безопасности, что вынуждает государства региона идти на политические уступки для развития экономики, что обостряет внутривнутриполитическую борьбу между элитами государств. В-третьих, экономическая инициатива КНР формирует новый запрос на безопасность в регионе, где требуются решения трансграничных вызовов, связанных с нестабильной ситуацией в Афганистане, незаконным оборотом наркотиков и преступности. В заключении в работе приводятся кратко и среднесрочные прогнозы развития ОПОП через страны Центральной Азии в разрезе северного, центрального и южного направления развития китайской инициативы, выделяются сдерживающие и способствующие факторы.

**ABSTRACT**

The article covers developments of interstate relations in Central Asia that were launched in 2013 when Chinese “One Belt, One Road” initiative was announced. The OBOR project factored into Central Asian countries economic development strategies rethinking. Positive attitude towards Chinese initiative became general tendency. Central Asian states saw the OBOR project as an opportunity to provide economic growth by allowing them to generate revenue from China-Europe cargo turnover as well as by providing access for national economies to new international markets. Authors draw special attention to the contradictions of the states’ foreign and domestic policies that are due to implementation of various projects of Eurasian transport routes. The article analyzes the specifics of Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan and Uzbekistan national approaches to the Chinese infrastructure project joining. It is pointed out that this process cause completion among Central Asian states which in turn booster areal cooperation depending on the OBOR development route – the Northern route across Russian territory; the Central route – across the Caspian Sea; and the Southern route – across Iranian territory. Authors highlight the number of political and economical contradictory processes. To start with stiffer competition for China’s “attention” that affects Central Asian states’ negotiating capacity when dealing with Chinese counterparts. It also raises anti-Chinese sentiment of national political and economical elites. Secondly, any Eurasian cross-border route requires intensification of interstate cooperation on frozen conflicts and political and security concerns. Such intensification in turn forces states to compromise for the sake of economic development this escalates national elites’ political in-fight. Lastly, Chinese economic initiative requests a new security approach within the region including resolution of cross-border disputes that are connected with instability in Afghanistan, drugs smuggling and crime. In conclusion the article presents short- and mid-term assessment of the OBOR development in Central Asian states – the Northern, Central and Southern dimensions – with constraining and contributing factors being highlighted.

**Ключевые слова:** Пояс и Путь, Центральная Азия, экономика, политика, национальные противоречия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан.

**Keywords:** Belt and Road, Central Asia, economy, politics, national contradictions Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan and Uzbekistan.

Китайская инициатива «Один пояс, один путь», объявленная в 2013 году, инициировала новые направления экономической дипломатии и экономического сотрудничества в Центральной Азии. На старте китайской инициативы страны региона по-разному отреагировали на предложения КНР, что во многом обуславливалось разным состоянием внутренних социально-экономических и политических процессов, однако к 2017 году все страны региона в той или иной степени скорректировали свои стратегические планы экономического развития и сформировали национальные кооперационные позиции касательно «Одного пояса, одного пути». Важной характеристикой китайского проекта является отсутствие региональных объединяющих или интеграционных смыслов со стороны КНР, а процесс принятия решений сосредоточен исключительно на двухстороннем уровне. Соответственно, такие правила игры обостряют конкуренцию за китайские инвестиции между Казахстаном, Туркменистаном, Кыргызстаном, Узбекистаном и Таджикистаном, вынуждая преодолевать противоречия между национальными интересами и трансграничным императивом инициативы ОПОП.

1. Обострение конкуренции за китайские инвестиции снижает переговорные позиции центральноазиатских стран с китайской стороной и усиливает антикитайские настроения среди национальных политических и экономических кругов.

2. Динамика и успех реализации китайской инициативы по организации трансграничного евразийского маршрута требует интенсификации многосторонней межгосударственной кооперации со странами ЦАР, что актуализирует задачи по решению замороженных проблем и споров в сфере политики и безопасности.

3. Экономическая инициатива КНР формирует новый запрос на безопасность в регионе, где требуются решения трансграничных вызовов, связанных с нестабильной ситуацией в Афганистане, незаконным оборотом наркотиков и преступности.

4. Наиболее активно подключаются к модернизации дорожно-транспортной инфраструктуры в рамках ОПОП Казахстан и Туркменистан, которые налаживают северный (через РФ) и транскаспийский маршруты ОПОП, однако Узбекистана проявляет активность по организации движения грузов по южному направлению ОПОП через Афганистан, что формирует сложную систему противоречий в экономической дипломатии региона.

Казахстан одним из первых стран региона начал целенаправленное сближение с китайской инициативой ОПОП. В частности, для *Казахстана* презентация китайского проекта в Центральной Азии совпала по времени с принятием национального плана развития «Нурлы Жол», который предполагал инвестиции в экономику в размере 9 млрд.долл. на фоне снижения доходов от продажи нефти и падения сопутствующих макроэкономических показателей. На момент презентации китайской инициативы в Казахстане стартовал международный проект с Китаем – Хоргос (ICBC), транспортные и инфраструктурные проекты, направленные в первую очередь на расширение доступности своей территории для китайских товаров, инвестиций и транспорта. Кроме того, под давлением восточного партнера меняется правовая среда, так появился специализированный формат сотрудничества «государственно-частное партнерство», который частично противоречит национальному законодательству.

Основных точек зрения на сотрудничество с Китаем в республике две – положительная и резко отрицательная, доходящая до синофобии. Положительная формируется и формулируется как национальным правительством, так и китайским руководством, используя различные механизмы «мягкой силы». Отрицательная высказывается менее очевидно, однако она присутствует и набирает силу при существенных негативных изменениях ситуации в Казахстане, связанных с деятельностью китайской стороны.

Как отмечают казахстанские политологи К. Сыроежкин и Р. Изимов, «из экономических проектов странам предложено недостаточно, Китай развивает только инфраструктуру, остальное – ноль» [1]. Несмотря на тот факт, что в приграничном Синьцзяне проживает около 1,5 млн. этнических казахов, после прихода к власти нового Communist Party Secretary of the Xinjiang – Chen Quanguo, отношения с Казахстаном ухудшились, власти стали преследовать не только уйгуров, но и казахов.

Развитие любого рода сотрудничества будет вестись в основном по трем основным направлениям – это энергетика (около 30% которой уже under control of chinese companies), перенос грязных производств и сельское хозяйство. По всем трем направлениям государство имеет дело с проблематикой безопасности, по словам казахстанского экономиста Zh. Shimshikov, «Казахстан здесь не может стать полноправным торговым партнером Китая» [2]. Очевидными минусами технологического сотрудничества могут стать доступ на казахстанский рынок не только технологий, но и инженеров, что в свою очередь связано с проблематикой китайской миграции. В 2011 году протесты против китайских нефтяников проходили в Zhanaozen, а в 2016 году в Атыгау прошли протесты против поправок в Земельный кодекс, в части из них звучали антикитайские лозунги.

Для Китая это достаточно серьезный повод для размышлений, так как при увеличении участия в любой форме он может столкнуться с серьезным противодействием со стороны принимающей стороны. Для государств же Центральной Азии антикитайские погромы свидетельствуют как о сложности данного вопроса, так и о слабости центральной власти, которая не может их прекратить.

К началу второго десятилетия XXI века экономика *Узбекистана* была одной из самых динамично развивающихся среди стран региона, в которой среднегодовой рост ВВП за первое десятилетие составил почти 7%. Главным драйвером экономического роста стала внешняя торговля, поэтому для сохранения высоких темпов экономического развития высокое значение приобретает решение задач по модернизации торгово-транспортной инфраструктуры для обеспечения конкурентного доступа узбекских товаров на мировой рынок. Экономические расчеты указывают на необходимость увеличения объемов ежегодных инвестиций в транспортный сектор экономики с 3,55% к ВВП (средний показатель за 2005—2012 гг.) до 4,6% к ВВП в 2030

году или с 2,1 млрд. долл. в 2015 году до 5,1 млрд. долларов в 2030 году [3]. В этом контексте макроэкономические интересы и долгосрочные транспортные стратегии Узбекистана совпали с объявленной в 2013 году КНР инициативой ОПОП, где у Узбекистана появляются возможности как привлечения дополнительных инвестиций и льготного кредитования со стороны китайских финансовых институтов (прежде всего Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути), так и возможность диверсифицировать свою транспортную инфраструктуру, обеспечив большую связанность транспортной системы страны с существующими и планируемыми транспортными коридорами в регионе ЦА.

Однако Узбекистан довольно поздно начал целенаправленное внешнеполитическое движение на встречу китайской инициативе «Один пояс, один путь». Во многом это было инерцией внешнеполитического курса Президента И. Каримова, который проводил политику равноудаленности по отношению к крупным акторам мировой политики и изоляционизма по отношению к странам-соседям: в первом случае в основе мотивации лежала необходимость поддержания стратегического баланса между интересами крупных государств, во втором случае – региональному межгосударственному диалогу мешал комплекс накопившихся территориальных и водных проблем. Поэтому для перезагрузки и переосмысления внешней политики Узбекистана, требовался новый руководящий состав, который произошел в 2016 году в силу естественных причин.

В 2016 году на выборах Президента Узбекистана победу одерживает Шавкат Мирзиёев. Вопреки опасениям транзит власти в стране прошел без социально-политических и экономических потрясений, что позволило новому узбекскому руководству сфокусироваться на решении задач экономического развития страны. В этом фарватере 7 февраля 2017 года была представлена первая «пятилетка» нового Президента – «Стратегия действий по пяти приоритетным направлениям развития страны в 2017—2021 годах» (далее Стратегия) [4]. Этот документ имеет подчеркнутые акценты на внутренние проблемы государства, а основные сюжеты выстраиваются вокруг задач интенсификации социально-экономического развития. Соответственно, приоритеты внешней политики также увязываются и подчиняются вышеуказанной логике. Однако можно заметить, что в разделах посвященных внешней политике нет ни одного указания на конкретные экономические блоки, инициативы или партнеров. В международной части документ по «духу» продолжает традиционные модели узбекской внешней политики с упором на равноудаленность от основных центров региональной и мировой политики.

Тем не менее можно выделить целые блоки Стратегии, которые совпадают как с китайскими, так и российскими экономическими инициативами в регионе, тем самым фактически выстраиваясь в контекст текущей региональной повестки дня.

Во-первых, приоритеты Стратегии «Совершенствование государственного и общественного строительства» и «Обеспечение верховенства закона и реформирование судебной системы» формируют новую заявку на позиционирование Узбекистана в международном и региональном пространстве, где такие задачи как: укрепление подлинной независимости судебной власти, повышение эффективности системы противодействия преступности и профилактики правонарушений, усиление роли парламента и политических партий, реформирование системы государственного управления, практическая реализация механизмов общественного контроля – все это, с точки зрения внешней политики, можно рассматривать как попытку нивелировать негативные сдерживающие факторы инвестиционного климата страны, которые сопутствуют имиджу Узбекистана, как государства с высоким уровнем коррупции и развитой клановой системой. С этой позиции эти части Стратегии являются своего рода приглашением для иностранных инвесторов и гарантией эффективного использования вложенных иностранных капиталов.

Во-вторых, приоритет Стратегии «Развитие и либерализация экономики» прямо формирует запрос на развитие внешнеторговых отношений и международной промышленной кооперации. В частности, указывается на укрепление макроэкономической стабильности и сохранение высоких темпов роста экономики, повышение ее конкурентоспособности, модернизацию и интенсивное развитие сельского хозяйства, продолжение институциональных и структурных реформ по сокращению присутствия государства в экономике, усиление защиты прав и приоритетное развитие частной собственности, стимулирование развития малого бизнеса и частного предпринимательства, комплексное и сбалансированное социально-экономическое развитие регионов, районов и городов, активное привлечение иностранных инвестиций в отрасли экономики и регионы страны путем улучшения инвестиционного климата. Также можно отметить содержательный и смысловой акцент этого пункта, который является самым структурированным и объемным пунктом Стратегии (почти 10 тыс. знаков из 31 тыс. знаков на рус. яз.).

В-третьих, приоритет стратегии «Развитие социальной сферы» содержит указания на активизацию строительства, в том числе в сфере дорожно-транспортной и инженерно-коммуникационной инфраструктуры, что напрямую соотносится с «Одним поясом, одним путем».

В качестве промежуточного итога, можно отметить, что новый Президент Узбекистана Ш. Мирзиёев провозгласил амбициозные планы модернизации и интенсификации экономического развития страны, но выдвинутые внутренние задачи развития узбекской экономики были по многим позициям связаны с внешними факторами, что потребовало пересмотра содержания предыдущего внешнеполитического курса И. Каримова и сформировало потребность в активизации внешней политики

и более инициативном встраивании в региональную повестку экономического сотрудничества.

Узбекистан, не смотря на ажиотаж вокруг проекта ОПОП демонстративно выдерживает дистанцию и на прямую не связывает планы модернизации транспортной инфраструктуры страны с китайским проектом. ОПОП рассматривается как одно из направлений диверсификации внешнеторговых транспортных маршрутов Узбекистана. Ташкент традиционно пытается обеспечить многовекторный характер внешней политики, не допуская асимметрий, в первую очередь, в пользу китайской стороны. Основные гироскопические элементы – это собственные инвестиции в транспортную инфраструктуру в рамках долгосрочной транспортной стратегии, привлечение не китайских инвесторов (прежде всего российского капитала) и китайские инвестиции по линии АБИИ. Наиболее перспективные проекты для включения в ЭПШП являются транспортный коридор «Термез — Мазари-Шариф — Андхой — Герат — Иран», железная дорога «Герат — Андхой — Мазари-Шариф» [5]. Как итог эти проекты должны обеспечить логистику «Европа-Узбекистан-Китай». Однако в контексте обеспечения хода до Европы для узбекской стороны основным становится интенсификация переговорного процесса по проекту строительства железной дороги «Узбекистан-Кыргызстан-Китай», что вынуждает руководство Узбекистана смягчить позиции в непростом диалоге с кыргызской стороной по многим аспектам двусторонней дипломатии, особенно по водным и территориальным вопросам.

Фактор растущего Китая исключительно важен для стран Центральной Азии. Его готовность вкладывать значительные средства в экономику центрально-азиатских стран, подталкивает их элиты к более тесному взаимодействию с непростым соседом. *Туркменистан* интересен Пекину не только как государство, богатое углеводородами, но и как важный транзитный регион. В древности туркменский город Мерв служил так называемыми воротами в Центральную Азию и опорным пунктом Великого Шелкового пути. По инициативе президента Бердымухамедова 2018 г. пройдет под девизом «Туркменистан – сердце Великого Шелкового пути».

Стоящие перед Туркменистаном стратегические задачи отражены в «Национальной программе социально-экономического развития на 2011-2030 годы». Главная ее цель - опираясь на богатейший природный потенциал, а также финансовые и трудовые ресурсы в короткие сроки добиться выхода страны в ряды государств с высоким уровнем качества жизни, быстроразвивающейся экономикой. Реализацию программы намечено осуществить в три этапа. В частности, на первом этапе (2011-2015 гг.) была запланирована реализация проектов по созданию транспортных коридоров Север-Юг, обеспечивающего выход грузовых потоков из Северной Европы в Персидский залив, и Восток-Запад для транзита грузов из стран Южной и Юго-Восточной Азии и Китая в страны Южной и Центральной Европы [6]. Туркменистан ориентирован на создание

единого логистического центра и рационализацию транспортных маршрутов, снижение доли транспортной составляющей в стоимости конечной продукции во внутреннем, транзитном и экспортно-импортном сообщении. Новые транспортные коридоры должны объединить различные виды транспорта, тем самым возродив Великий Шёлковый путь.

В данном контексте внимания заслуживает развитие транзитно-транспортных структур самого Туркменистана, поскольку именно они являются важным условием интеграции страны в мировую экономику. В стране уже реализуются крупные международные и региональные проекты в энергетической и транспортно-коммуникационной сферах. В частности, газопровод Туркменистан–Китай и строящийся транснациональный газопровод Туркменистан–Афганистан–Пакистан–Индия. Газопровод Туркменистан–Китай был построен в соответствии с Генеральным соглашением о сотрудничестве CNPC с Министерством нефтегазовой промышленности Туркмении, которое также предусматривает закупки туркменского газа в объёме до 30 млрд. кубометров в год на 30 лет и совместное освоение месторождений на правом берегу Амударьи.

Важными звеньями международных транспортных коридоров призваны стать железные дороги Казахстан–Туркменистан–Иран и Туркменистан–Афганистан–Таджикистан, аэропорты в Ашхабаде и в велаятах, скоростные автомагистрали, мосты через Амударью, Международный морской порт Туркменбаши и др. В 2016 года по маршруту Китай–Казахстан–Туркменистан–Иран стартовал пробный контейнерный поезд (время в пути в два раза меньше по сравнению с морским путем). Новая магистраль даст мощный импульс развитию транспортной, производственной и социальной инфраструктуры Прикаспийского региона. В ноябре 2016 г. введена в строй первая очередь железной дороги Туркменистан–Афганистан–Таджикистан – участок Атамурат – Имамназар (Туркменистан) – Акина (Афганистан). Далее возникли спорные моменты по выбору маршрута и строительству таджикско-афганского участка.

Порт Туркменбаши открывает новые возможности странам региона, не имеющим выхода к морю, для отправки грузов по маршруту Шёлкового пути, привлечению инвестиций и туристов. Мультимодальный логистический центр, находящийся здесь, будет осуществлять комплекс услуг по хранению и комбинированной обработке контейнерных грузов, доставленных авиа-, авто- и железнодорожным транспортом, обеспечивая их перегрузку на водный транспорт и обратно.

Все вышесказанное позволяет нам сделать вывод, что Туркменистан превращается в крупный логистический центр Евразии. Так, темпы прироста перевозки грузов в 2017 г. по сравнению с 2016 г. составили: автомобильный транспорт - 1,8 %, трубопроводы - 1,1%, железнодорожный транспорт - 6,7%, воздушный - 21,7%. Грузооборот также вы-

рос на 10,2, 21,4, 6,3 и 16 процентов соответственно. Именно многовариантная модель транспортных потоков способна придать необходимую устойчивость и новую динамику региональному развитию [7].

В настоящее время Китай и Туркменистан связывают тесные экономические отношения, но всё очевиднее становятся и противоречия обеих сторон. В частности, это выражается в растущей экономической зависимости, в том числе и кредитной, Ашхабада от Пекина, вопросах стоимости голубого топлива, необходимости диверсифицировать туркменскую экономику и экспорт газа. Узкая направленность китайских интересов в Туркменистане не позволяет ему решать ряд социально-политических, экологических проблем и проблем в области безопасности.

К факторам, ограничивающим сотрудничество стран Центральной Азии и Китая, можно отнести внутренние межэтнические противоречия и социальную нестабильность стран Центральной Азии, разногласия и противоречия между ними, заинтересованность в регионе со стороны России, которая рассматривает Центральную Азию в качестве традиционной сферы своего влияния, европейских держав и США.

Пятилетний рубеж после анонса ОПОП позволяет зафиксировать значительные изменения межгосударственных отношений в Центральной Азии, прежде всего в области стратегического планирования экономического развития Казахстана, Узбекистана, Кыргызстана и Туркменистана. Общей характеристикой для стран региона стало положительное восприятие китайской инициативы действующим руководством при усилении антикитайской риторики в политическом пространстве.

Заметны страновые различия в позиционировании национальных преимуществ в борьбе за китайские инвестиции и промышленную кооперацию. Казахстан выступает, с одной стороны, как ворота в Евразийское экономическое пространство, а с другой как альтернативный маршрут через Каспийское море, при попытках увязать китайские инвестиции в транспортную инфраструктуру с вложениями в национальную промышленность. Туркменистан инициировал крупные инфраструктурные инвестиции в развитие маршрута через Каспийское море и дополнительно пытается реализовать южный маршрут через Афганистан и Иран. Узбекистан выдерживает политическую дистанцию от ОПОП, рассматривая китайскую инициативу в контексте обеспечения дальнейшей диверсификации транспортных торговых маршрутов, где основной акцент выстраивается на южном направлении через Кыргызстан и Афганистан.

Позитивная динамика развития региональной экономической дипломатии в контексте ОПОП даёт основания на сдержанный оптимизм. Странам удастся соблюсти баланс противоречий внешней и внутренней политики, а масштабность и открытый характер китайской экономической политики поддерживает уверенность в том, что все участвующие страны могут получить выгоду. Соответственно,

наблюдается интенсификация регионального дипломатического диалога между странами ЦАР для решения замороженных проблем и споров в сфере политики и безопасности для обеспечения трансграничного хода товаров между Азией и Европой. Дополнительно экономическая инициатива КНР формирует новый запрос на безопасность в регионе, где требуются решения трансграничных вызовов, связанных с нестабильной ситуацией в Афганистане, незаконным оборотом наркотиков и преступности.

#### Литература

1. Борисов Д.А. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП: комплементарный потенциал, индифферентная реальность // Вестник Томского государственного университета. 2017. № 419. С. 109-114.

2. Что может дать проект «Экономический пояс Шелкового пути» Казахстану – эксперт // Медиа портал Караван, 14.05.2017. - <https://www.caravan.kz/news/chto-mozhet-dat-proekt-ehkonomicheskijj-poyas-shelkovogo-puti-kazahstanu-ehkspert-394732/>

3. Борисов Д.А. Внешняя политика Узбекистана при Ш. Мирзиёеве: стратегия и практика // Известия Уральского федерального университета. Серия 3: Общественные науки. 2019. Т. 14. № 2 (188). С. 130-139.

4. Стратегия действий по пяти приоритетным направлениям развития Узбекистана в 2017—2021 годах <https://www.gazeta.uz/ru/2017/02/07/strategy> (дата обращения 01.05.2022)

5. Бахтиер Эргашев Экономический пояс шелкового пути и Узбекистан // Официальный сайт Общества дружбы «Китай-Узбекистан». URL: <http://china-uz-friendship.com/?cat=8> (дата обращения 01.05.2022)

6. Три стратегических шага реформ // Официальный сайт правительства Туркменистана. URL: <http://turkmenistan.gov.tm/?id=2967> (дата обращения 01.05.2022)

7. Основные итоги социально-экономического развития Туркменистана за 2017 год. URL: [http://www.stat.gov.tm/netcat\\_files/69/124/h\\_328548bdb22029abdd0e64fcd2d394cf](http://www.stat.gov.tm/netcat_files/69/124/h_328548bdb22029abdd0e64fcd2d394cf) (дата обращения 01.05.2022)