

«ИНИЦИАТИВА «ОДИН ПОЯС — ОДИН ПУТЬ» И ЕЁ ВЛИЯНИЕ НА
ЭКОНОМИКУ УЗБЕКИСТАНА»

Турсунбоева Диёра Эркин кизи

магистрант факультета международных экономических отношений,

направление «Внешнеэкономическая деятельность»,

Университет мировой экономики и дипломатии

УМЭД

+998935317576 diyera.tursunboyeva@mail.ru

Каримова Азиза Улугбек кизи

магистрант факультета международных экономических отношений,

направление «Внешнеэкономическая деятельность»,

Университет мировой экономики и дипломатии

УМЭД

+998977373909 ulgbekovnaa01.14@gmail.com

Маликов Нумонжон Камалович

УМЭД, Старший преподаватель

кафедры международных финансов и инвестиций

+998909896544 nmalikov@uwed.uz

<https://doi.org/10.5281/zenodo.1798557>

Abstract. This article examines the development of the Belt and Road Initiative (BRI) and its impact on Uzbekistan's economy. Originally conceived to connect Asia, Europe, and the Pacific, the BRI has expanded into a global network that includes over 150 countries. By improving infrastructure, transport links, and trade cooperation, the initiative aims to reshape international connectivity. Uzbekistan's strategic location along the China–Central Asia–West Asia Corridor positions it as an important transit hub. Participation in the BRI has enabled the country to modernize its transport system, simplify customs procedures, and gain wider access to regional and global markets. Projects such as the future China–Kyrgyzstan–Uzbekistan railway and increased trade ties with Kazakhstan, Kyrgyzstan, Azerbaijan, Georgia, and Türkiye highlight the growing significance of this corridor. China has become Uzbekistan's largest trading partner and a major investor, especially in infrastructure, energy, and manufacturing. These investments support technological development and job creation, but also raise concerns about growing dependence on Chinese capital and the sustainability of certain projects.

Annotatsiya. Ushbu maqolada “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusining rivojlanishi va uning O‘zbekiston iqtisodiyotiga ta’siri tahlil qilinadi. Dastlab Osiyo, Yevropa va Tinch okeani mintaqalarini bog‘lash maqsadida ishlab chiqilgan ushbu tashabbus bugungi kunda 150 dan ortiq davlatni o‘z ichiga olgan global iqtisodiy tarmoqqa aylangan. Tashabbus infratuzilmani rivojlantirish, transport aloqalarini kengaytirish va savdo hamkorligini kuchaytirish orqali xalqaro iqtisodiy bog‘liqlikning yangi shaklini yaratishga xizmat qilmoqda. O‘zbekistonning Xitoy–Markaziy Osiyo–G‘arbiy Osiyo yo‘lagi bo‘ylab strategik joylashuvi mamlakatni muhim tranzit nuqtasiga aylantiradi. Ushbu tashabbusga qo‘shilish O‘zbekistonga transport tizimini modernizatsiya qilish, bojxona jarayonlarini soddalashtirish va mintaqaviy hamda global bozorga chiqish imkoniyatlarini kengaytirishga yordam berdi.

Xitoy—Qirg'iziston—O'zbekiston temir yo'lining qurilishi va Qozog'iston, Qirg'iziston, Ozarbayjon, Gruziya hamda Turkiya bilan savdo hajmining ortishi mazkur yo'lakning ahamiyatini yanada oshirmoqda.

Аннотация. В статье рассматривается развитие инициативы «Один пояс — один путь» и её влияние на экономику Узбекистана. Первоначально предназначенная для соединения Азии, Европы и региона Тихого океана, инициатива превратилась в глобальную сеть, объединяющую более 150 стран. Улучшая инфраструктуру, транспортные связи и торговое сотрудничество, она формирует новую архитектуру международной экономической взаимосвязи. Благодаря своему геостратегическому положению на коридоре Китай—Центральная Азия—Западная Азия, Узбекистан становится важным транзитным узлом. Участие в инициативе позволило стране модернизировать транспортную систему, упростить таможенные процедуры и расширить доступ к региональным и мировым рынкам. Реализация железнодорожного проекта Китай—Киргизия—Узбекистан и рост торговли с Казахстаном, Кыргызстаном, Азербайджаном, Грузией и Турцией подчёркивают значимость данного коридора.

Ключевые слова: Инициатива «Один пояс — один путь»; Узбекистан; транспортная инфраструктура; региональная интеграция; китайские инвестиции; экономические коридоры; торгово-экономическое сотрудничество; устойчивое развитие.

Введение

В последние годы в мировой экономике происходят глубокие структурные изменения, что приводит к формированию новых форм международного сотрудничества и усиливает значение трансграничных транспортных систем и торговых коридоров. В центре этих процессов находится инициатива Китая «Один пояс — один путь», выдвинутая в 2013 году. Первоначально направленная на укрепление экономических и логистических связей между странами Азии, Европы и региона Тихого океана, сегодня эта инициатива превратилась в масштабную геоэкономическую платформу, охватывающую государства Африки и Латинской Америки. Инициатива оказывает существенное влияние на переформатирование мировой экономической системы и перераспределение баланса сил на глобальном рынке.

Ключевая цель инициативы заключается в укреплении инфраструктурной взаимосвязанности стран, совершенствовании торгово-логистических цепочек, снижении транспортных издержек и создании новых механизмов экономического сотрудничества.

Именно поэтому проект рассматривается не только как экономический, но и как геостратегическая концепция, определяющая новые векторы развития международного порядка. Уникальность инициативы заключается в том, что она объединяет историческую роль Великого шелкового пути с технологическими возможностями XXI века. В рамках инициативы формируется сеть из шести экономических коридоров, интегрирующих сухопутные и морские маршруты и включающих энергетические, коммуникационные, транспортные, цифровые и гуманитарные компоненты. Успех инициативы во многом обусловлен масштабными экономическими ресурсами Китая, его инвестиционным потенциалом и стремлением укрепить влияния в стратегически значимых регионах.

Готовность Китая направить в проект триллионные вложения усиливает его глобальную роль. По своей сути инициатива преследует двойную цель: экспортствовать избыточные производственные мощности и одновременно формировать новое геоэкономическое пространство, укрепляя политico-экономическое влияние Пекина. Для Центральной Азии эти процессы открыли новые перспективы развития. Исторически являясь перекрестком торговых путей между Востоком и Западом, регион вновь приобретает ключевое значение в современном экономическом контексте. Узбекистан занимает особое место в данном процессе благодаря выгодному географическому положению, развивающейся инфраструктуре и растущему транзитному потенциалу.

Нахождение страны на экономическом коридоре Китай – Центральная Азия – Западная Азия превращает ее в важный логистический узел и усиливает роль в международных транспортных потоках. За последние годы Узбекистан активно модернизировал транспортную инфраструктуру, цифровизировал таможенную систему, расширил железнодорожные маршруты и развил логистические услуги, что способствовало его глубокому включению в мировые торговые цепочки. В этом контексте проект железной дороги Китай–Киргизия–Узбекистан рассматривается как стратегический элемент, способный снизить расстояние и время перевозки грузов, а также расширить экспортные возможности страны. Несмотря на очевидные преимущества, участие в инициативе порождает и ряд вызовов. Рост доли китайского капитала в экономике, экологические риски отдельных проектов и дискуссии о сохранении экономического суверенитета формируют комплекс вопросов, требующих взвешенной государственной политики. Эти обстоятельства обусловливают необходимость рассматривать инициативу не только через призму экономических выгод, но и в контексте долгосрочных политических, стратегических и экологических последствий. Исходя из этого, цель данной статьи — проанализировать сущность инициативы «Один пояс — один путь», определить ее геоэкономическую конфигурацию, рассмотреть роль Узбекистана в данном процессе, а также выявить возможности и риски, возникающие для национальной экономики на современном этапе.

Что такое Инициатива «Один пояс — один путь»?

В сентябре 2013 года председатель КНР Си Цзиньпин представил миру новую стратегическую идею, получившую название «Один пояс — один путь». Выступая с этой инициативой, он подчеркнул необходимость возродить древние торговые маршруты в современном формате, связав сухопутные и морские пути в единую систему. Такая связка, по его замыслу, позволит значительно ускорить и удешевить доставку товаров в страны Юго-Восточной Азии, Африки, Ближнего Востока и Европы. В основу инициативы легли два крупных направления. Экономический пояс Шёлкового пути, объединяющий несколько сухопутных транспортно-экономических коридоров, и Морской Шёлковый путь XXI века, ориентированный на развитие морской логистики. Эти два компонента призваны не только улучшить транспортные связи, но и стимулировать приток инвестиций, развитие энергетической инфраструктуры и расширение международного сотрудничества. На сегодняшний день к программе уже присоединились более 150 государств, подписавших соглашения о партнёрстве с Китаем. Благодаря такому масштабному участию инициатива превратилась в один из ключевых глобальных проектов современности.

Она способствует модернизации инфраструктуры, созданию новых рабочих мест, расширению торговых сетей и укреплению культурных и гуманитарных связей между странами-участниками.

Изначально задуманная как проект, охватывающий государства Азии, Европы и бассейна Тихого океана, инициатива «Один пояс — один путь» со временем вышла за эти рамки и распространилась на страны Африки и Латинской Америки. Ее ключевая цель — создание современной инфраструктуры, развитие транспортных и экономических связей, укрепление регионального сотрудничества и расширение гуманитарных контактов между участниками инициативы.

В документе «Видение и действия по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века» (2015 г.) четко обозначены стратегические задачи инициативы, идея которой была сформулирована еще в 1999 году. В числе основных целей — укрепление связей между странами Азии, Европы и Африки, формирование устойчивых партнерств, создание многоуровневой сети транспортных и коммуникационных коридоров, а также обеспечение сбалансированного, самостоятельного и долгосрочного развития государств-участников. Реализация проектов в рамках инициативы призвана согласовать национальные стратегии развития, активизировать инвестиционную деятельность, стимулировать потребление, создавать новые рабочие места и укреплять культурные и гуманитарные связи, способствуя взаимному доверию, уважению и стабильности. Концепция «сопряженности» в рамках ОПОП включает развитие пяти направлений: инфраструктурной взаимосвязанности, координации политических мер, облегчения торговых процедур, финансовой интеграции и укрепления контактов между народами. Китайская сторона заявила о готовности вложить в реализацию инициативы от 1 до 8 триллионов долларов США. Среди всех компонентов именно инфраструктурные проекты стали наиболее узнаваемой частью ОПОП и являются предметом анализа данного исследования.¹ Проект предусматривает создание разветвленной транспортной системы, состоящей из «Пояса» — сухопутного маршрута, соединяющего Китай с Европой через Центральную Азию, и «Пути» — Морского шелкового пути, ведущего через Суэцкий канал и Восточную Африку к югу Европы и обратно в страны Азии. Основу инициативы составляют шесть крупных экономических коридоров. Их инфраструктура строится на базе железных и автомобильных дорог, морских путей, авиационных маршрутов, энергетических трубопроводов и цифровых сетей. Одной из приоритетных задач является расширение рынков сбыта китайской продукции, что объясняет пристальное внимание к развитию транспортных связей. Среди наиболее известных проектов можно отметить автостраду Пешавар — Карачи в Пакистане, железную дорогу Аддис-Абеба — Джибути — первую электрифицированную трансграничную линию в Африке, а также железную дорогу Китай — Кыргызстан — Узбекистан. В энергетической сфере реализованы такие проекты, как линия электропередачи Датка—Кемин в Кыргызстане, Каракортская ГЭС и угольная электростанция в порту Касим в Пакистане. К шести ключевым коридорам относятся: Новый евразийский сухопутный мост, коридоры Китай—Монголия—Россия, Китай—

¹ https://media.odi.org/documents/ODI_10_Years_Of_BRI_digital_003.pdf

Центральная Азия—Западная Азия, Китай—Индокитай, Китай—Пакистан и Бангладеш—Китай—Индия—Мьянма. Морской шелковый путь соединяет китайские портовые регионы с Юго-Восточной и Южной Азией, странами Тихоокеанского региона, Ближнего Востока, Восточной Африки и Европы. Среди этих маршрутов Китайско-пакистанский экономический коридор (CPEC) рассматривается как флагманский проект. Он имеет стратегическое значение для Пекина, поскольку обеспечивает экономическую и транспортную связь Синьцзян-Уйгурского автономного района с портом Гвадар на юго-западном побережье Пакистана и способствует достижению ряда других целей.

Рисунок 1. Страны, подписавшие меморандумы о взаимопонимании (MoU) в рамках инициативы ОПОП к 2017 году (56 стран)

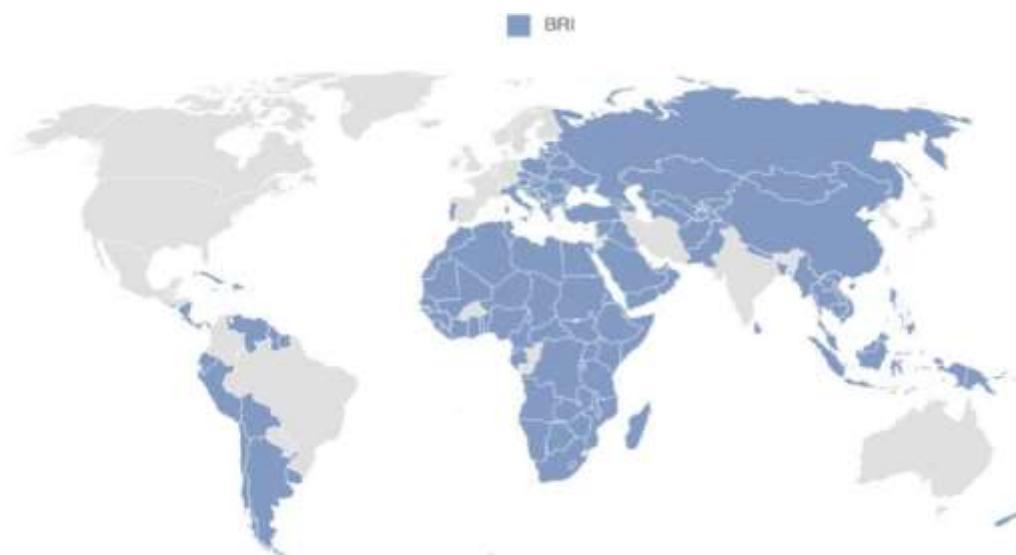


Рисунок 2. Страны, подписавшие меморандумы о взаимопонимании (MoU) в рамках инициативы ОПОП к 2023 году (149 стран)

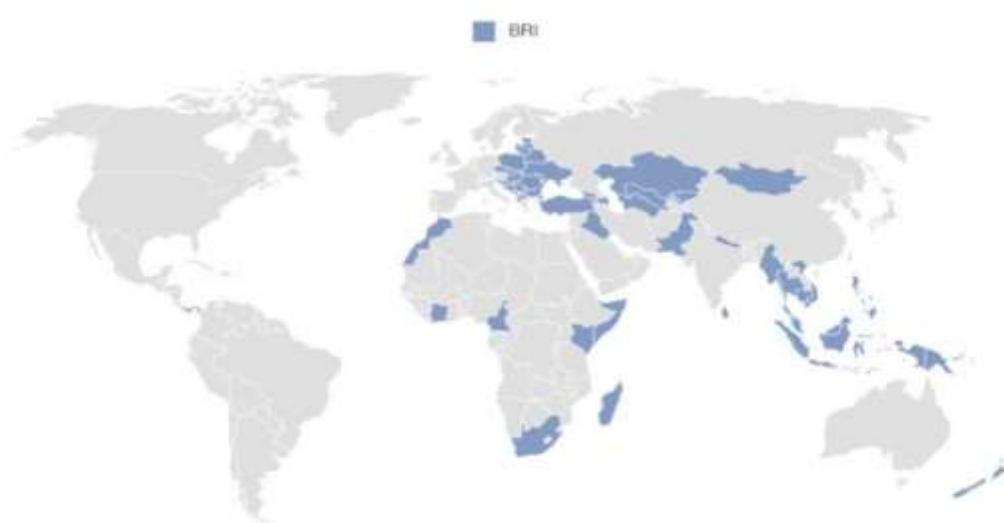
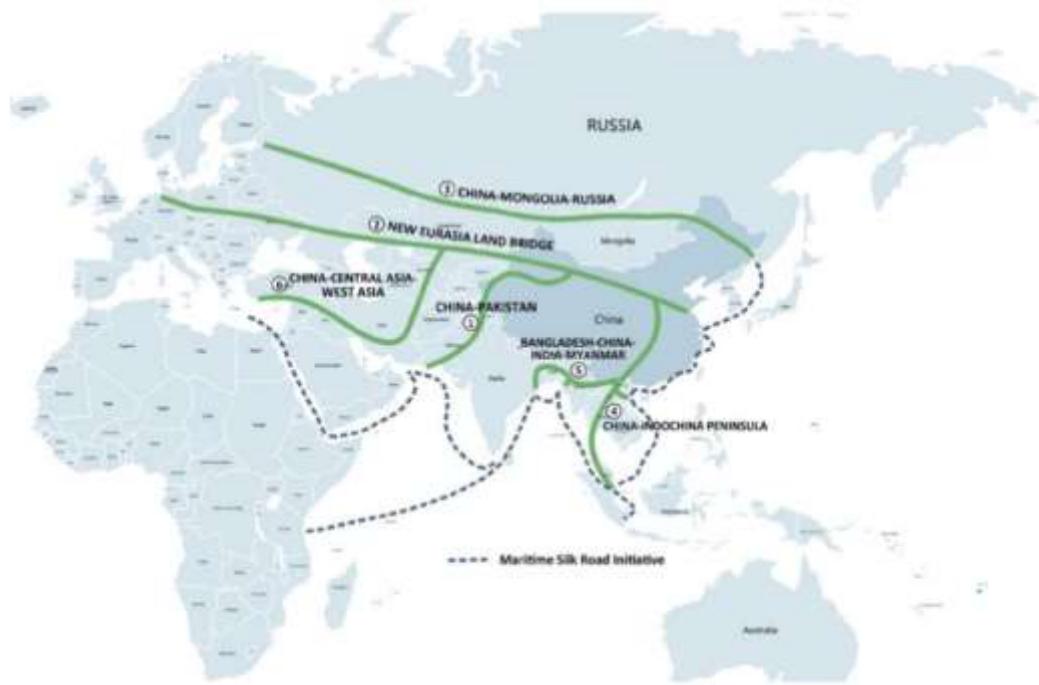


Рисунок 3. Коридоры инициативы «Один пояс — один путь»



Источник рисунок 1-2-3: Nedopil, C. (2023) ‘Countries of the Belt and Road Initiative’. Webpage. Shanghai: Green Finance & Development Center, FISF Fudan University (<https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-Initiative-bri/>.)

Участие Узбекистана в инициативе «Один пояс — один путь»

Географическое расположение Узбекистана на южной ветви экономического коридора Китай – Центральная Азия – Западная Азия придаёт стране особое стратегическое значение в рамках инициативы «Один пояс — один путь». Изначально сформировавшийся в начале 2000-х годов по инициативе Турции, так называемый Средний коридор соединял Китай с Казахстаном, Азербайджаном, Грузией и Турцией. Ввод в эксплуатацию железной дороги Баку–Тбилиси–Карс (БТК) в 2017 году стал ключевым этапом в развитии этого маршрута, обеспечив прямое транспортное сообщение между Турцией и Кавказом. Согласно данным Центра стратегического развития, одной из приоритетных задач Узбекистана является расширение транспортной взаимосвязанности в Центральноазиатском регионе. Для финансирования соответствующих инфраструктурных проектов президент Шавкат Мирзиёев выступил с инициативой создания «Финансового диалога для Центральной Азии», призванного объединить усилия Фонда Шёлкового пути, Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и других финансовых институтов. Интерес Узбекистана к участию в проекте БТК проявился сразу после его запуска: в 2022 году страна направила первый грузовой состав по Среднему коридору. Реализация экономического коридора Китай – Центральная Азия – Западная Азия открывает перед Узбекистаном выход на рынки Кавказа, Ближнего Востока и Европы через территорию Турции. Это особенно важно для государства, не имеющего прямого выхода к морю: новые маршруты превращают Узбекистан в связующее звено между Азией и Европой и создают

реальные возможности для интеграции в глобальные торговые сети. Развитие транспортной инфраструктуры в рамках ОПОП существенно сокращает сроки перевозок. По оценкам Всемирного банка, полностью функционирующие транспортные маршруты инициативы способны уменьшить время доставки товаров из Узбекистана почти на 15% — это самый высокий показатель среди стран-участниц. Сокращение логистических издержек может привести к росту узбекского экспорта на 13–23%, причём верхняя граница прогноза учитывает не только завершение инфраструктурных проектов, но и реформы, направленные на устранение бюрократических задержек на границах.² Одновременно с развитием физической инфраструктуры администрация Мирзиёева уделяет серьёзное внимание модернизации таможенного администрирования. Национальный план развития, принятый в 2017 году, был направлен на упрощение процедур и повышение их прозрачности. Согласно Индексу эффективности логистики, за последние семь лет Узбекистан значительно улучшил свои показатели: с момента присоединения страны к инициативе ОПОП в 2016 году её позиция в мировом рейтинге поднялась со 118-го на 88-е место. Вместе с тем, несмотря на позитивную динамику в области таможенного регулирования, инфраструктурный показатель остаётся на уровне 89-го места, что свидетельствует о необходимости дальнейших усилий.

Влияние инициативы «Один пояс — один путь» на экономику Узбекистана
Участие Узбекистана в инициативе «Один пояс — один путь» заметно усилило экономическое присутствие Китая в стране. Сегодня Китай занимает позицию главного торгового партнёра Узбекистана, опередив Россию.³ Статистика мировой торговли показывает резкий рост китайского экспорта в Узбекистан: если в 2013 году он составлял около 2,6 млрд долларов, то к 2023 году эта цифра увеличилась до 12,3 млрд.⁴ Узбекский экспорт в Китай также вырос, но значительно скромнее — с 1,3 млрд долларов в 2017 году до 1,7 млрд в 2023 году.⁵ Такая диспропорция свидетельствует о формировании неравновесной торговой модели, при которой Узбекистан в большей степени зависит от импорта из Китая. Это усиливает риск уязвимости экономики перед внешними шоками и возможными изменениями в китайской торговой политике. Китай также стал ведущим источником прямых иностранных инвестиций в узбекскую экономику. Только в 2023 году их объём превысил 340 млн долларов, что вывело Китай на первое место среди инвесторов.

Вложение китайского капитала соответствует стратегическому курсу Пекина, направленному на расширение влияния в Центральной Азии. В последние годы Узбекистан и Китай демонстрируют возрастающий уровень торговой, инвестиционной и производственной кооперации. Китайские компании активно участвуют в инфраструктурных, автомобильных и «зелёных» энергетических проектах на территории

² The World Bank. (2023). Global economy on precarious footing amid high interest rates. <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2023/06/06/global-economy-on-precarious-footing-amid-high-interest-rates>

³ Statistics Agency under the President of the Republic of Uzbekistan. (2024). Внешнеторговый оборот Республики Узбекистан (за январь 2024 г). <https://stat.uz/ru/press-tsentr/novosti-goskomstata/51142-vneshnetorgovyj-oborot-respubliki-uzbekistan-za-yanvar-2024-g>

⁴ The United Nations COMTRADE. (2024a). China's exports to Uzbekistan. <https://comtradeplus.un.org/TradeFlow>

⁵ The United Nations COMTRADE. (2024b). Uzbekistan's exports to China. <https://comtradeplus.un.org/TradeFlow>

Узбекистана. Во время визитов на высоком уровне стороны достигли договорённостей о сотрудничестве в области инфраструктурного строительства, индустриального развития, внедрения современных сельскохозяйственных технологий и возобновляемой энергетики.

Узбекистан и Китай также выразили заинтересованность в реализации железнодорожного проекта Китай–Киргизия–Узбекистан, который повысит транспортную связь страны с международными рынками и ускорит приватизацию ряда крупных государственных предприятий. На совместных инвестиционных форумах обсуждались сотни проектов на миллиарды долларов, включая сборочный завод электромобилей BYD в Джизаке, который планирует выпускать до полумиллиона автомобилей в год. Параллельно развиваются проекты по созданию исследовательских центров, строительству зарядных станций и развитию ветроэнергетики в Самарканде и Джизаке. Курс на электромобили и возобновляемые источники энергии соответствует глобальной тенденции перехода к устойчивому развитию и в долгосрочной перспективе может принести взаимную выгоду обеим странам. Однако такая масштабная зависимость от китайских технологий и денежных ресурсов вызывает вопросы о сохранении экономического суверенитета Узбекистана и опасения относительно будущего баланса влияния в регионе.

Сотрудничество распространяется и на аграрную сферу. Узбекистан заинтересован в применении китайских технологий выращивания сельскохозяйственных культур, модернизации оборудования и повышении эффективности агропроизводства. На территории страны строятся научные и технологические агропарки, куда поставляется современная техника и оборудование. Закупка десятков хлопкоуборочных машин китайского производства подтверждает растущую роль Китая в модернизации узбекского сельского хозяйства. Однако расширение сельхозпроизводства требует бережного отношения к водным ресурсам, особенно на фоне изменения климата и роста потребностей населения. Переориентация с хлопка на продовольственные культуры и внедрение водосберегающих технологий способны частично снизить экологическую нагрузку.

Несмотря на то, что экономический коридор Китай – Центральная Азия – Западная Азия ещё не завершён, участие в инициативе уже заметно усилило торговую активность Узбекистана со странами, расположенными вдоль данного маршрута. Казахстан и Кыргызстан входят в число пяти крупнейших экспортных партнёров Узбекистана.

Казахстан также занимает одно из ведущих мест среди стран, откуда Узбекистан импортирует товары.

Торговый оборот между Узбекистаном и Грузией демонстрирует стремительный рост: в 2022 году он увеличился на 40%, а в 2023 году — ещё на 23%. Аналогичная динамика наблюдается и в отношениях с Азербайджаном: за период с 2017 по 2022 год двусторонняя торговля возросла почти в шесть раз. Турция, являющаяся конечным пунктом коридора, занимает четвёртую позицию среди основных торговых партнёров Узбекистана.

Эти показатели подтверждают, что даже незавершённый коридор уже создаёт ощутимый экономический эффект как для Узбекистана, так и для региона в целом. По мере модернизации транспортной инфраструктуры в стране усиливается значение особых экономических зон (ОЭЗ) в экономическом развитии Узбекистана.

Под такими зонами понимаются специально выделенные территории внутри государства, на которых действуют условия ведения бизнеса, отличные от общенациональных норм.

Эти льготные режимы охватывают правила инвестирования, внешней торговли, налогообложения, таможенного регулирования и административных процедур. Они создают более гибкую и благоприятную среду для предпринимательства, чем та, что существует в остальной части страны.

Заключение

Инициатива «Один пояс — один путь» сформировалась как один из крупнейших геоэкономических проектов XXI века и сегодня определяет новые направления глобального экономического развития. Реализуя данную стратегию, Китай не только расширяет международные торговые маршруты, но и усиливает своё влияние за счет инвестиций в инфраструктуру, логистику и энергетический сектор, формируя новые механизмы экономической и политической взаимозависимости.

В результате формируется новая архитектура регионального сотрудничества, которая ускоряет перераспределение сил в мировой экономике. Участие Узбекистана в этой инициативе ясно демонстрирует её значимость для Центральной Азии. Республика постепенно возвращает себе роль ключевого транзитного узла Евразии, трансформируя свое историческое положение в современный геоэкономический ресурс.

Реализация железнодорожного проекта Китай – Кыргызстан – Узбекистан, активизация Среднего коридора, интеграция с маршрутом Баку–Тбилиси–Карс и модернизация таможенного администрирования существенно укрепляют позиции Узбекистана в международных торговых потоках. Сокращение сроков доставки, снижение логистических затрат и расширение экспортной географии способствуют углублению интеграции страны в региональные и глобальные цепочки стоимости. Экономическое воздействие инициативы носит комплексный характер и выходит далеко за рамки транспортных проектов. Возрастающая доля китайских инвестиций в экономике Узбекистана стимулирует технологическое обновление в таких сферах, как промышленность, энергетика, сельское хозяйство и автомобилестроение.

Создание новых производственных мощностей, развитие специальных экономических зон, внедрение электротранспорта и формирование многофункциональных логистических центров ускоряют процесс индустриализации и укрепляют национальный экономический потенциал. Однако наряду с положительными результатами существуют и риски, требующие стратегической осторожности. Избыточная зависимость от китайского капитала, структура внешнего долга, экологические аспекты ряда проектов и нарастающий дефицит водных ресурсов могут оказывать влияние на долгосрочную устойчивость развития.

В этих условиях крайне важно обеспечить баланс интересов, расширять участие местного бизнеса в кооперационных цепочках, повышать технологическую самостоятельность и укреплять внутренний производственный потенциал. Таким образом, для Узбекистана ключевая задача заключается не только в активном участии в инициативе «Один пояс — один путь», но и в формировании такой модели сотрудничества, которая позволит сохранить экономический суверенитет, обеспечить устойчивое развитие и

рационально интегрироваться в глобальные процессы. При грамотном использовании предоставляемых возможностей Узбекистан способен превратиться из транзитной территории в один из экономических центров Центральной Азии, укрепив свои позиции в международной экономической системе и расширив участие в глобальных цепочках создания стоимости.

В конечном итоге, инициатива «Один пояс — один путь» представляет собой для Узбекистана не просто инфраструктурный проект, а платформу для перехода к новому этапу экономической трансформации, диверсификации национальной модели развития и укрепления международного сотрудничества. Эффективность этого процесса будет зависеть от способности государства сочетать внешние возможности с внутренними приоритетами и защищать долгосрочные интересы национальной экономики.

Источники:

1. Belt and Road Portal- BRI Official Website. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/>
2. Report « Ten years of the Belt and Road Initiative» https://media.odi.org/documents/ODI_10_Years_Of_BRI_digital_003.pdf
3. The World Bank. (2023). Global economy on precarious footing amid high interest rates. <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2023/06/06/global-economy-on-precarious-footing-amid-high-interest-rates>
4. Uzbekistan in the Belt and Road Initiative: Reviving Connectivity. https://www.researchgate.net/publication/394013595_Uzbekistan_in_the_Belt_and_Road_Initiative_Reviving_Connectivity
5. Statistics Agency under the President of the Republic of Uzbekistan. (2024). Внешнеторговый оборот Республики Узбекистан (за январь 2024 Г). <https://stat.uz/ru/press-tsentr/novosti-goskomstata/51142-vneshnetorgovyj-oborot-respubliki-uzbekistan-za-yanvar-2024-g>
6. The United Nations COMTRADE. (2024a). China's exports to Uzbekistan. <https://comtradeplus.un.org/TradeFlow>
7. The United Nations COMTRADE. (2024b). Uzbekistan's exports to China. <https://comtradeplus.un.org/TradeFlow>