

КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА В РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ «ОДИН ПОЯС - ОДИН ПУТЬ»

© 2018 Б. РАХИМОВ

DOI: 10.31857/S032150750000100-2

В последние годы в мире вырос научный и общественный интерес к проектам возрождения маршрутов Великого Шелкового пути (ВШП). Объявление Китайской Народной Республикой внешнеполитической доктрины КНР - Экономический пояс Шелкового пути (ЭППП) - вызвало активное обсуждение этих проектов на информационных платформах разных стран, в т.ч. и в Кыргызской Республике (КР).

Какие вызовы и перспективы для КР связаны с реализацией концепции ЭППП? В исследовании рассмотрены эти вопросы, а также причины и предпосылки становления Шелкового пути как единой транспортной системы.

Ключевые слова: Кыргызская Республика, Великий Шелковый путь, Экономический пояс Шелкового пути

KYRGYZ REPUBLIC IN THE REALIZATION OF THE CONCEPT «ONE BELT - ONE WAY»

Bakyt A. RAKHIMOV, Post-graduate student, Institute of Philosophy and Political and Legal Studies, National Academy of Sciences of the Kyrgyz Republic (bakyt.rahimovfbe@gmail.com)

Central Asia is a bridge that connects the West and the East. For more than 20 years, the theme of the revival of the Great Silk Road (GSR) has been used by some countries and international organizations in various conceptual variants and has become one of the trends of the end of the 20th and the beginning of the 21st century and related to the search for sustainable forms of integration. There has been a growing scientific and public interest in the projects for the revival of the routs of the GSR over the past few years. This trend has been actively developing after the announcement of the new foreign policy doctrine of the PRC, with the expressive title: «Economic belt of the Silk Road», and has generated strong promotion and discussion of mentioned projects on numerous informational platforms around the world. In particular, in the Kyrgyz Republic a number a scientific conferences and economic forums took place, the purpose of which was to discuss the issue.

What this concept is about is there any threats and prospects might be caused the realization of this concept for Kyrgyzstan? These and other issues are considered in this research, a brief historical review about the revival of the Great Silk Road (GSR) was made as well, the reasons and prerequisites were for the formation of the Silk Road as a single transport system.

Keywords: Kyrgyz Republic, Great Silk Road, economic belt of the Silk Road

В 1992 г. правительство Кыргызской Республики для реализации проекта ЮНЕСКО в рамках Всемирного Десятилетия развития культуры (1988-1997 гг.) приняло постановление о разработке Комплексной программы «Кыргызстан на Великом Шелковом пути» [1]. На базе этих нормативных актов в 1998 г. была подготовлена доктрина «Дипломатия Шелкового Пути», основанная на идее развития торгово-экономических, политических и культурных связей между странами, через территорию которых пролегает маршрут древнего ВШП. В доктрине декларируется готовность Кыргызстана выступать в качестве связующего звена между всеми странами-участниками [2, с. 14].

Впервые идею восстановить исторический торговый путь - Великий Шелковый путь (ВШП) - озвучили в ЮНЕСКО в ноябре 1987 г. на проходившей в Париже XXIV сессии Генеральной конференции в рамках Всемирного десятилетия развития культуры (1988-1997). Тогда была принята резолюция о проведении в 1980-е - 1990-е гг. крупномасштабного проекта «Ком-

плексное исследование Шелкового пути - пути диалога» [3].

ПРОЕКТ ВОЗРОЖДЕНИЯ В НОВОМ ФОРМАТЕ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

В мае 1993 г. на конференции, состоявшейся в Брюсселе при участии министров торговли и

РАХИМОВ Бакыт Аскарбекович, аспирант Института философии и политико-правовых исследований Национальной академии наук Кыргызской Республики. 720071, г. Бишкек, пр. Чуй 265-а (bakyt.rahimovfbe@gmail.com)

транспорта из 8 стран - Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана, была инициирована программа международного сотрудничества между Европейским Союзом и странами-партнёрами по организации транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия» ТРАСЕКА (*Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia*). Участники конференции приняли Брюссельскую декларацию, которая положила начало реализации межрегиональной программы технического содействия ТРАСЕКА, финансируемой Европейским Союзом для развития транспортного коридора из Европы через Черное море, Кавказ, Каспийское море с выходом на страны Центральной Азии [4; 5].

В 1998 г. на 3-й Панъевропейской транспортной конференции в г. Хельсинки было принято решение о признании ТРАСЕКА одним из приоритетных направлений европейской транспортной системы [6, с.172; 7].

В 1999 г. Конгрессом США было принято «Постановление о стратегии Шелкового пути» (*Silk Road Strategy Act of 1999*) [8].

Свою позицию в отношении ВШП выразила и Япония. Она представлена в «Концепции дипломатии Шелкового пути», обнародованной 24 июля 1997 г. премьер-министром Рютаро Хасимото. Концепцией была объявлена стратегия развития отношений со странами Центральной Азии и Кавказа [9].

Быстрый рост и структурные изменения в экономике КНР, характерные для последних трех десятилетий ее развития, позволили ей увеличить влияние на мировой арене. Китай с населением почти 1,5 млрд для последующего экономического развития нуждается в ресурсах и рынках сбыта готовой продукции [10; 11].

В этой связи председатель КНР Си Цзиньпин в сентябре 2013 г. озвучил идею построения Экономического пояса Шелкового пути. 15 ноября того же года на 3-м пленуме ЦК КПК 18-го созыва было принято постановление о необходимости создания концепции ЭПШП и «Морского Шелкового пути XXI века» [11].

С целью реализации концепции в 2014 г. был подписан Меморандум о взаимопонимании между представителями 21 страны. Позже к ним присоединились другие страны. Далее в марте 2015 г. Государственным комитетом по делам развития и реформ КНР и Министерствами иностранных дел и коммерции были разработаны и представлены «Концепция и план действий по совместному строительству ЭПШП и Морского Шелкового пути XXI века» [11].

29 июня 2015 г. в Пекине представители 57 стран подписали соглашение о создании Азиатского банка инфраструктурных инвестиций с уставным капиталом \$100 млрд [12, с. 29], а также Фонда Шелкового пути - он сформирован из китайских средств (Китай вложил \$40 млрд), которые будут использованы для прямой поддержки строительства ЭПШП [13].

Географическая локализация проекта представлена в следующем виде: весь «путь» делится на два маршрута по суше и по морю. Рассматривается создание трех трансевразийских экономических коридоров: северного (Китай - Центральная Азия - Россия - Европа), центрального (Китай - Центральная и Западная Азия - Персидский залив и Средиземное море) и южного (Китай - Юго-Восточная Азия - Южная Азия - Индийский океан). В настоящее время официально принято название проекта «Один пояс, один путь» (ОПОП) [24; 25].

В рамках статьи рассмотрен сухопутный маршрут, который начинается в Сиане, пересекает страны Центральной Азии, а также Иран, Ирак, Сирию, Турцию и далее через Босфорский пролив следует в Восточную Европу. Реализация концепции может сформировать масштабную зону свободной торговли, соединяющую восточные и западные рынки Евразии. На территории, которую охватывает проект, проживает около 3 млрд человек. Предусмотрено 5 приоритетных направлений сотрудничества: политические контакты и координация политических установок; транспорт и инфраструктура; торговые свободы; финансы; общественные и гуманитарные связи [11; 14; 15].

КЫРГЫЗСТАН И ОПОП

Согласно данным исследований, проводимых Всемирным Банком, МВФ, ВТО и другими международными институтами, КР вместе с Таджикистаном делит 3-е - 4-е места в мире среди стран без выхода к морю, с наибольшей средней возвышенностью над уровнем моря. Эта особенность географического местоположения требует создания транспортных коридоров для преодоления континентальных барьеров и укрепления межрегиональных связей. По оценкам, проведенным за последние 15 лет, «континентальность» экономического климата Кыргызстана существенно влияет на динамику его экономического развития. У стран, не имеющих выхода к морю, товарооборот на 30% меньше, чем у стран с выходом к морю. Континентальность снижает темпы роста таких стран на 1,5% по сравнению с морскими странами.

Исследователи отметили также двойной негативный фактор для внешнеторговой деятельности континентальных стран, связанный с высоким уровнем издержек как по импорту, так и по экспорту товаров. Основным негативным фактором - высокие транспортные издержки, значительно более высокие по сравнению с морскими перевозками. По оценкам *Limaо and Venables* (2001 г.), каждая дополнительная 1 тыс. км дистанции транспортного пути создает для страны без выхода к морю транспортные издержки в 7 раз большие, чем для прибрежных стран [16; 17].

Правительством КР инициатива ОПОП была воспринята как возможность развития и модернизации устаревшей автомобильной и железнодорожной инфраструктуры; привлечения прямых

иностранных инвестиций и активизации торгово-экономического сотрудничества. В частности, распоряжением правительства КР был одобрен протокол между Министерством экономики КР и Министерством коммерции КНР о совместном сотрудничестве по строительству ЭПШП, где оговаривается создание регионального транспортно-коридора и соответствующей логистической и транспортной инфраструктуры*.

КНР уже давно начала реализацию транспортных проектов в КР и в целом в Центральной Азии, обеспечив регион существенными финансовыми и техническими ресурсами для реконструкции региональной транспортной системы и коммуникационной инфраструктуры. В частности, уже открыта железнодорожная линия через Казахстан до России и далее до Европы.

Другой железнодорожный маршрут из КНР через КР, Узбекистан до Туркменистана, Ирана и далее до Западной Азии, рассматриваемый как южный коридор «Второго континентального транспортного моста», находится в стадии разработки.

Автодороги, связывающие КНР с Кыргызстаном, Казахстаном и Таджикистаном, открыты уже давно: 22 сентября 1998 г. между Министерством коммуникаций КНР, Министерством транспорта и коммуникаций КР и Государственно-акционерной корпорацией автомобильного транспорта Республики Узбекистан был подписан Протокол об установлении системы Разрешений на выполнение международных автомобильных перевозок.

В рамках проекта реабилитации дороги Бишкек-Нарын-Торугарт («Транспортный коридор ЦАРЭС**») и Ош-Иркештам были предусмотрены крупные инвестиции - основными кредиторами выступили Азиатский банк развития и Экспортно-импортный банк Китая***. Уже открыты около 10 авиамаршрутов до стран Центральной Азии - прямым сообщением или через Урумчи - из Пекина, Шанхая, Гуанчжоу и других городов КНР [19; 20].

Существуют и некоторые сложности, связанные с реализацией проектов транспортных коридоров. Так, все еще не определен маршрут железной дороги по территории КР, в стадии проектирования - строительство железной дороги по маршруту Китай-Кыргызстан-Узбекистан.

26 апреля 1997 г. между Министерством железных дорог КНР, Министерством транспорта и связи КР и Государственно-акционерной желез-

нодорожной компанией Республики Узбекистан был подписан меморандум о совместном исследовании и предпроектных работах по строительству железной дороги Андижан-Ош-Кашгар.

Далее 29 декабря 2000 г. Жогорку Кенеш (парламент) КР принял закон о приоритете проекта «Строительство железнодорожной линии Балыкчи-Джалал-Абад-Торугарт с выходом в Китай»**** - были подготовлены 2 проекта маршрута железной дороги.

Также широко обсуждался второй возможный маршрут Китай-Кыргызстан-Таджикистан-Афганистан-Иран. Он был согласован на встрече министров транспорта пяти стран еще в 2010 г. Однако реализация этого амбициозного проекта представляется маловероятной. Нерешенные вопросы геополитического, финансового и технического характера пока не дают возможность сторонам прийти к единому соглашению.

Казахстан имеет ощутимое преимущество перед другими среднеазиатскими странами. В первую очередь - это развитая экономика, позволяющая выделить средства, достаточные для построения крупных транспортных коммуникаций, наличие полезных ископаемых и прямой выход на Россию и Китай. В этой связи существуют опасения, что основные проекты и инициативы минуют Кыргызстан, поскольку стало очевидным, что на данном этапе основные транспортные проекты КНР связаны с Казахстаном и Российской Федерацией.

Однако на примере событий, развернувшихся в сфере Кыргызско-Казахских взаимоотношений*****, была ярко проиллюстрирована важность наличия альтернативных транспортных маршрутов.

Можно предположить, что и КНР будет заинтересована в развитии параллельных или альтернативных транспортных коммуникаций во избежание зависимости от посредников.

Для Российской Федерации это весьма чувствительный вопрос, поскольку планируемый маршрут в перспективе можно рассматривать как возможный конкурент Транссибирской магистрали. Естественно, что ключевой элемент политики РФ в этом направлении - совершенствование транспортной инфраструктуры Северного маршрута.

Геополитические и стратегические интересы России и Китая в Центральной Азии во многом совпадают, о чем свидетельствует договоренность

* Опубликован 29 декабря 2014 г. за № 619. Дом Правительства КР [2].

** ЦАРЭС - Центрально-Азиатское региональное экономическое сотрудничество - партнерство 10 стран (Афганистан, Азербайджан, КНР, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан), связывающих север, юг, восток и запад через центральную часть Центральной Азии (прим. авт.).

*** Согласно данным Нацстаткома, самый большой госдолг КР сформировался перед Эксимбанком Китая в размере \$1,523 млрд [18].

**** Опубликован 5 февраля 2001 г. за № 18. Дом Правительства КР [2].

***** В преддверии президентских выборов КР в октябре 2017 г. руководство страны обвинило Казахстан во вмешательстве во внутренние дела КР. В результате возникшего дипломатического кризиса, несмотря на наличие утвержденных соглашений и договоренностей в рамках ЕАЭС, Казахстан под разными предлогами на длительный период приостановил функционирование пропускных пунктов на границе между странами [23].

«о сотрудничестве по сопряжению строительства ЕАЭС и ЭПШП». Однако экономические интересы, как уже было отмечено, реализуются в более конкурентной среде и позиции двух держав в этом отношении сопоставимы.

КУДА Ж НАМ ПЛЫТЬ?

Центральная Азия, как и в прошлом, - арена соперничества мировых и региональных геополитических игроков. Далеко идущие и во многом противоречивые планы великих держав на этом участке Евразии, где, как было уже отмечено, реализуется ряд международных проектов под эгидой мировых акторов, требуют от государств региона перманентной и оперативной реакции.

Участие КР в реализации проекта ОПОП будет выражаться в строительстве железнодорожной ветки Китай-Кыргызстан-Узбекистан. Далее вокруг этого стержневого проекта можно будет интегрировать и другие параллельные проекты, в т.ч. - в рамках концепции «Таза Коом»* [27; 28]. В частности, речь идет о проекте по строительству цифрового Шелкового пути.

Несмотря на имеющиеся противоречия, реализация идеи строительства транспортного коридора созрела. Основная часть дороги пролегает по территории КР, поэтому кыргызской стороне необходимо четко определить свои позиции и найти точки соприкосновения интересов стран участников проекта со своими национальными интересами. Особенно это актуально на фоне намерений правительства КР произвести неравноценный обмен: природные ресурсы - взамен инвестиций на строительство железнодорожной магистрали, соединяющей КНР, КР и Узбекистан [29].

В этой ситуации ключевой вопрос, требующий решения, - финансирование проекта. Хотя проект представляется экономически оправданным, все же он недостаточно привлекателен для коммерческого финансирования из-за длительности сроков окупаемости. Заявления о привлечении частного капитала для участия в реализации проекта представляются наивными или популистскими. Как видно из сложившейся ситуации, основное финансовое бремя будет возложено на государство. Необходимо отметить, что в настоящее время ве-

дутся переговоры о создании кыргызско-китайского фонда строительства железной дороги.

Ответ на вопрос относительно доли участия КР в реализации ОПОП с оптимальными для себя результатами затруднен в силу нескольких факторов:

- помимо перманентной нестабильности в самой республике, на фоне двух перемен в высших эшелонах власти**, несмотря на попытки демонтажа коррупционной системы в государственных органах власти, коррупция остается в Кыргызстане одной из основных проблем. Ярким примером тому служит неоднократное обсуждение на межгосударственном уровне проблемы несоответствия в отчетах о таможенных сборах между КНР и КР;

- следует отметить нерешительность руководства страны в реализации данного проекта и связанное с этим принятие поспешных действий и односторонних геополитических предпочтений в угоду политической конъюнктуре.

В целом, вышеперечисленные факторы ослабляют политические позиции страны и уменьшают поле для экономического торга со всеми участниками международных проектов.

* * *

В результате реализации проектов ОПОП Кыргызстан в силу своего географического положения в перспективе мог бы превратиться в важный транзитный узел системы. Это дало бы возможность преодоления географической изоляции и обеспечило бы доступ к мировым рынкам. Диверсификация транспортных коммуникаций - острая необходимость, требующая решения в ближайшие годы.

Естественно, что геополитические реалии закладывают определенный алгоритм действий: Кыргызстан и в дальнейшем будет вынужден балансировать между защитой своих национальных интересов и учетом интересов других субъектов международной жизни, являющихся глобальными центрами силы. Поскольку КР - член более 90 международных организаций, в т.ч. таких региональных организаций, как ШОС, ОДКБ, ЕАЭС [21; 22], для развития и последующего использования транспортной инфраструктуры ключевую роль играет внешнеэкономическая политика, в т.ч. региональная экономическая интеграция.

* 15 ноября 2017 г. на заседании Национального совета КР по устойчивому развитию был принят проект программы цифровой трансформации КР «Таза Коом» - чистого, честного общества (прим. авт.).

** В 2005 и в 2010 гг., в результате антиправительственных выступлений, Кыргызстан пережил две «народные революции» (прим. авт.).

Список литературы / References

1. Информационная система «Параграф». (Information System «Paragraph») (In Russ.)
2. Акаев А. Дипломатия Шелкового Пути. Бишкек, АО «Учкун», 1999. 15 с. (Akayev A.A. Diplomacy of the Silk Road. Bishkek) (In Russ.)
3. Первое заседание участников Международной сети онлайн-платформы ЮНЕСКО «Шелковый путь»: новый этап инициативы ЮНЕСКО «Шелковый путь». (The First Meeting of the International Network for the Silk Road Online Platform: a New Phase in UNESCO's Silk Road Initiative) (In Russ.) - <https://ru.unesco.org/silkroad/content/pervoe-zasedanie-uchastnikov-mezhdunarodnoy-seti-onlayn-platformy-yunesko-shelkovyy-put> (accessed 01.07.2017)

4. Герешидзе А. Еще раз о Великом шелковом пути // CA&CC Press® AB / Central Asia & Central Caucasus Press AB. (Gegeshidze A. Once Again About the Great Silk Road // CA&CC Press® AB / Central Asia & Central Caucasus Press AB) (In Russ.) - https://ca-c.org/journal/cac-04-1999/st_24_gegeshid.shtml (accessed 01.02.2015)
5. Мартиросян А. Великий шелковый путь: этапы восстановления // CA&CC Press® AB / Central Asia & Central Caucasus Press AB. (Martirosyan A. The Great Silk Road: the Stage of Restoration // CA&CC Press® AB / Central Asia & Central Caucasus Press AB) (In Russ.) - https://www.ca-c.org/journal/2000/journal_rus/cac6-2000/22.mart.shtml (accessed 05.02.2016)
6. Голиков А. География мирового хозяйства. Учебное пособие. К., Центр учебной литературы, 2008. 192 с. (Golikov A. 2008. Geography of the World Economy. K.) (In Russ.)
7. Справка ПС МПК ТРАСЕКА по статусу документов ТРАСЕКА. (Reference of the PS IGC TRACECA Documents) (In Russ.) - <http://www.traceca-org.org/ru>. (accessed 10.09.2017)
8. U.S. Federal Legislative Information - <https://www.congress.gov/bill/106th-congress/senate-bill/579> (accessed 01.02.2015)
9. Togo Kazuhiko. Eurasian Diplomacy in Japan, 1997-2001 // Nippon Communications Foundation - <http://www.nippon.com/ru/features/c00205/> (accessed 10.01.2015)
10. Баринаева Е. Этнокультурные контакты Китая с народами Центральной Азии в древности и средневековье. М., ИЭА РАН, 2013. 410 с. (Barinova E. 2013. Ethno Cultural Contacts of China with the Peoples of Central Asia in Antiquity and the Middle Ages. M.) (In Russ.)
11. МИД КНР. (Ministry of Foreign Affairs of China) (In Russ.) - <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml> (accessed 05.02.2016)
12. Ремыга В. Экономический пояс Шелкового пути. // Вестник финансового университета. М., № 5. (Remyga V. 2015. Economic Belt of the Silk Road // Bulletin of the Financial University. M., № 5) (In Russ.)
13. Contribute to Belt and Road Initiative Promote Connectivity // Silk Road Fund Co., Ltd. - <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23773/index.html> (accessed 20.12.2017)
14. Третий пленум ЦК КПК Китая 18-го созыва // People's Daily. (Third Plenary Session of the 18th CPC Central Committee // People's Daily) (In Russ.) - <http://russian.people.com.cn/31857/208701/index.html> (accessed 20.12.2013)
15. Стратегия экономического развития «Один пояс — один путь» // МИА «Россия сегодня». (The Economic Development Strategy «One Belt - One Way» // Russia Today) (In Russ.) - <https://ria.ru/spravka/20170514/1494097368.html> (accessed 20.12.2017)
16. Ежемесячный макрообзор ЕАБР, январь 2017. 52 с. (The Monthly Macro Review of the EDB, January 2017, p. 52) (In Russ.)
17. Лисоволик Я., Кузнецов А., Бердигулова А., Чернов Н. // Специальный доклад «Экономическая география стран Евразии». Сайт Центрально-Азиатского портала. (Lysovolik Ya., Kuznetsov A., Berdigulova A., Chernov N. // Special Report «Economic Geography of the Countries of Eurasia» // The site of the Central Asian Portal) (In Russ.) - <http://www.ca-portal.ru/article:33454> (accessed 01.07.2017)
18. Общие социально-экономические издания // Национальный статистический комитет КР (Socio-Economic Publications // National Statistical Committee of the Kyrgyz Republic) (In Russ.) - <http://www.stat.kg/ru/publications/> (accessed 01.07.2017)
19. Шерматова С. «Экономический Пояс Нового Шелкового пути»: возможности для Центральной Азии // Центрально-Азиатский экспертный клуб «Евразийское развитие». (Shermatova S. The Economic Belt of the New Silk Road: Opportunities for Central Asia // Central Asian Expert Club «Eurasian Development») (In Russ.) - <http://eurazvitiye.org/publication/20151219> (accessed 05.09.2017)
20. Коридоры ЦАРЭС. (Economic Corridor Development CAREC) (In Russ.) - <http://www.carecprogram.org/ru/index.php?page=carec-corridors> (accessed 10.01.2015)
21. МИД КР. (Ministry of Foreign Affairs of the Kyrgyz Republic) (In Russ.) - <http://www.mfa.gov.kg/contents/view/id/99> (accessed 20.12.2017)
22. Экономическая география стран Евразии // Научно-аналитический портал евразийского сектора ЦКЕМИ НИУ ВШЭ. (Economic Geography of the Countries of Eurasia // Scientific and Analytical Portal of the Eurasian Sector of the Central Research Institute of Higher School of Economics) (In Russ.) - <http://eurasian-studies.org/archives/2224> (accessed 20.12.2017)
23. Радио Азаттык (Кыргызская служба РСЕ/РС) (Radio Azattyk) (In Russ.) - <http://rus.azattyk.org/a/28858976.html> (accessed 27.03.2018)
24. Портал ИноСМИ: «Один пояс, один путь»: полный текст речи Си Цзиньпина». (One Belt, One Way: the Full Text of Xi Jinping's Speech // Portal of Foreign Media) (In Russ.) - <https://inosmi.ru/politic/20170519/239391693.html> (accessed 27.03.2018)
25. Денисов И. «Председатель пути. Что инициатива «Один пояс-один путь» означает лично для Си Цзиньпина и его власти» // Московский Центр Карнеги. (Denisov I. «China's Belt and Road Project: What's at Stake for Xi Jinping» // Carnegie Moscow Centre) (In Russ.) - <http://carnegie.ru/commentary/70025> (accessed 27.03.2018)
26. Жогорку Кенеш КР. (Parliament of the Kyrgyz Republic) (In Russ.) - <http://www.kenesh.kg> (accessed 27.03.2018)
27. Проект стратегии устойчивого развития КР на 2018-2040 гг. «Таза Коом. Жаны Доор». (Draft Sustainable Development Strategy of the Kyrgyz Republic for 2018-2040. «Taza Koom. Jany Door») (In Russ.) - <http://www.president.kg/> (accessed 27.03.2018)
28. Программа цифровой трансформации КР «Таза Коом». (Program of Digital Transformation of the Kyrgyz Republic «Taza Koom») (In Russ.) - <http://www.tazakoom.kg/site/concept> (accessed 27.03.2018)
29. Три месторождения взамен на строительство железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан // Кыргызское Национальное информационное агентство (КНИА) «Кабар». (Three Mineral Deposits in exchange for construction of the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway // Kyrgyz National Information Agency (KNIA) «Kabar») (In Russ.) - <http://old.kabar.kg/rus/economics/full/25062> (accessed 10.04.2018)