جۇڭگونىڭ بىر بەلۋاغ، بىر يول پىلانى ھەققىدە قىسقىچە چۈشەنچە

ئەلروھلان

2017-يىلى 26-ماي

ئوقۇرمەنلەرنىڭ خەۋىرىدە بولغىنىدەك، يېقىنقى بىر مەزگىللىك مابەينىدە ۋەتىنىمىزدىكى ئۇيغۇر خەلقىنىڭ ئەھۋالىدا ناھايىتى چوڭ ئۆزگىرىشلەر يۈز بەردى. شۇنىڭ بىلەن كۆپلىگەن ۋەتەنداشلارنىڭ كۆڭلىدە «ئۇيغۇرلارغا نېمە ئىش بولۇپ كېتىۋاتىدۇ؟» دېگەن سوئال تۇغۇلۇۋاتىدۇ. ئەمەلىيەتتە بۇ ئۆزگىرىشلەرنىڭ كەينىدە بىر چوڭ ئارقا كۆرۈنۈش بار. كونكرېت قىلىپ ئېيتساق، ئۇنىڭ كەينىدە مۇنداق ئىككى چوڭ ئەھۋال بار: (1) جۇڭگو ھۆكۈمىتى «بىر بەلۋاغ، بىر يول پىلانى» دېگەن بىر پىلاننى ئوتتۇرىغا قويغان ۋە ئۇنى ئىجرا قىلىشقا باشلىغان بولۇپ، بۇ يەردىكى «بىر بەلۋاغ» ئۇيغۇر دىيارى بىلەن ئاسىيا، ياۋروپا ۋە ئافرىقىدىكى 60 تەك دۆلەتنى تۇتاشتۇرىدىغان تۆمۈر يول بەلۋېغىنى كۆرسىتىدۇ. «بىر يول» بولسا جۇڭگونى دۇنيانىڭ باشقا رايونلىرى بىلەن تۇتاشتۇرىدىغان بىر «دېڭىز ئۈستىدىكى يىپەك يولى» نى كۆرسىتىدۇ. ئاشۇ بىر بەلۋاغ بىلەن بىر يولنىڭ ئورۇنلىشىش ئەھۋالى ماقالىنىڭ ئاستىدىكى 2-رەسىمدە كۆرسىتىلگەندەك. (2) جۇڭگو ھۆكۈمىتىنىڭ شىنجىن، گۇاڭدۇڭ قاتارلىق دېڭىز قىرغىقىدىكى سانائەت بازىسىنىڭ بىر قىسمىنى ئۇيغۇر دىيارىنىڭ قازاقىستان چېگرىسىغا يېقىن بولغان رايونلىرىغا يۆتكەش پىلانى. ئۇيغۇر دىيارىنىڭ ئىجتىمائىي، سىياسىي ۋە ئىقتىسادىي جەھەتلەردە مۇقىم بولۇشى بۇ ئىككى چوڭ پىلاننى ئەمەلگە ئاشۇرۇشنىڭ ئالدىنقى شەرتى. ئۇنىڭدىن باشقا، ھازىر جۇڭگو ھۆكۈمىتى ئۈچۈن ئۇيغۇر مەسىلىسىنى «تەلتۆكۈس بىر تەرەپ قىلىۋېتىش» نىڭ بىر ياخشى خەلقئارالىق پۇرسىتى يېتىپ كەلگەن بولۇپ، ھازىر جۇڭگو ھۆكۈمىتى ئاشۇ پۇرسەتنى چىڭ تۇتۇۋاتىدۇ. ئۇيغۇر دىيارىدىكى يېڭى ئەھۋاللار ئەنە شۇنداق سەۋەبلەر تۈپەيلىدىن ۋۇجۇدقا كېلىۋاتىدۇ. مەن مەزكۇر ماقالىدە ئۇيغۇرلارنىڭ بېشىغا كەلگەن يېڭى ئۆزگىرىشلەرنى چۈشىنىش ئۈچۈن زۆرۈر بولغان بىر قىسىم ئەھۋاللارنى بايان قىلىپ ئۆتىمەن. مېنىڭ بۇ قېتىم پايدىلىنىدىغىنىم بىر قىسىم مۇتەخەسسىسلەر بىر خەلقئارالىق ئىلمىي سۆھبەت يىغىنىدا ئوتتۇرىغا قويغان كۆز-قاراشلاردىكى ئۆزۈم تاللىغان بىر قىسىم مەزمۇنلار بولۇپ، ئەگەر ماقالىگە ئۆز كۆز-قارىشىمنى قوشۇپ قويماقچى بولسام، ئۇلارنى «ئىلاۋە» شەكلىدە بىر ئايرىم ئابزاس قىلىپ كىرگۈزۈپ قويىمەن.

1. بىر بەلۋاغ، بىر يول ھەققىدە قىسقىچە چۈشەنچە

بۇ پىلان خەنزۇچە «丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路» دەپ ئاتىلىدىغان بولۇپ، ئۇ قىسقارتىلىپ «بىر بەلۋاغ، بىر يول» (一带一路) دېيىلىدۇ [1]. ئۇ بىر تەرەققىيات ئىستراتېگىيىسى بولۇپ، ئۇنى جۇڭگو رەھبىرى شى جىنپىڭ ئوتتۇرىغا قويغان. ئۇنىڭ مەقسىتى جۇڭگو بىلەن ياۋروپا-ئاسىيا چوڭ قۇرۇقلۇقىدىكى دۆلەتلەر ئوتتۇرىسىدىكى ئۇلىنىش ۋە ھەمكارلىقنى ئەمەلگە ئاشۇرۇش. ئۇنىڭ «يىپەك يولى ئىقتىسادىي بەلۋېغى» بىلەن «دېڭىز ئۈستى يىپەك يولى» دىن ئىبارەت ئىككى ئاساسىي تەركىبىي قىسمى بار. بۇ ئىستراتېگىيە جۇڭگونىڭ دۇنياۋى ئىشلاردا چوڭراق رول ئېلىشىنى، ھەمدە جۇڭگونىڭ پولات ئىشلەپچىقىرىشى قاتارلىق سانائەت ساھەلىرىدىكى چوڭ كۆلەملىك ھەمكارلىق ئېھتىياجىنى ئاساس قىلغان. بۇ پىلان 2013-يىلىنىڭ سېنتەبىر-ئۆكتەبىر ئايلىرى ئېلان قىلىنغان بولۇپ، شۇ يىلى جۇڭگو دۆلەت رەھبىرى لى كېچياڭ ئاسىيا ۋە ياۋروپادا دۆلەت زىيارىتىدە بولغاندا بۇ پىلاننى كۈچلۈك ھالدا تەشۋىق قىلغان. بۇ ئۇقۇم 2016-يىلى «خەلق گېزىتى» دە ئەڭ كۆپ تىلغا ئېلىنغان تېمىغا ئايلاندى.

2. بىر بەلۋاغ، بىر يول پىلانىنىڭ ئارقا كۆرۈنۈشى بولىدىغان بىر قىسىم سانلىق مەلۇماتلار

مەن ماقالىنىڭ بۇ قىسمىدا ئىنگلىزچە «دۇنيا ئىقتىسادىي سەھنىسى» (World Economic Forum) دەپ ئاتىلىدىغان تەشكىلاتنىڭ 2016-يىللىق يىغىنى جەريانىدا ئۆتكۈزۈلگەن «ياۋروپا-ئاسىيا ۋە زامانىۋى يىپەك يولى» دېگەن تېمىدىكى بىر قېتىملىق سۆھبەتتە ئوتتۇرىغا چۈشكەن بىر قىسىم كۆز قاراشلارنى تونۇشتۇرۇپ ئۆتىمەن. بۇ سۆھبەتنىڭ ۋىدېئو فىلمى يۇتيۇبقا 2016-يىلى 21-يانۋاردا قويۇلغان. يۇقىرىدىكى تەشكىلات شۋېيتسارىيەنىڭ گېنېۋا (Geneva) شەھىرىگە جايلاشقان بىر خەلقئارالىق فوندى جەمئىيىتى بولۇپ، بۇ قېتىمقى سۆھبەتكە مەن «جۇڭگو دۇنيادىكى 1-ئورۇنغا چىققاندا» دېگەن ماقالىدە تونۇشتۇرغان كىشور ماھبۇبانى (Kishore Mahbubani) ئەپەندى رىياسەتچىلىك قىلغان. ئۇنىڭغا يەنە تۆۋەندىكى كىشىلەر قاتناشقان:

ئاندرېي كوستىن (Andrey L. Kostin): رۇسىيە VTB بانكىسىنىڭ پرېزىدېنتى ۋە رەئىسى.
گىئورگى كۋىرىكاشۋىلى (Giorgi Kvirikashvili): گىرۇزىيەنىڭ باش مىنىستىرى.
ئالېكساندىر ماشكېۋىچ (Alexander Machkevitch): ياۋروپا-ئاسىيا بايلىق مەنبەلىرى گۇرۇپپىسى دىرېكتورلىرىنىڭ رەئىسى (Luxembourg).
سۇلتان سۇلايەم (Sultan Ahmed Sulayem): ئەرەب بىرلەشمە خەلپىلىكىدىكى ئىنگلىزچە « DP World» دەپ ئاتىلىدىغان بىر چوڭ شىركەتنىڭ رەئىسى.

1-رەسىم: «دۇنيا ئىقتىسادىي سەھنىسى» 2016-يىلى ئورۇنلاشتۇرغان، ماقالىنىڭ مۇشۇ قىسمىدا تونۇشتۇرۇلغان مەزمۇنلارنىڭ مەنبەسى بولغان سۆھبەت يىغىنىنىڭ سەھنە كۆرۈنۈشى.

تۆۋەندىكىسى مەزكۇر سۆھبەتنىڭ ئۆزۈم تاللىغان، ئۇيغۇرلارنىڭ بۈنىڭدىن كېيىنكى تەقدىرى بىلەن مۇناسىۋەتلىك بولغان بىر قانچە قىسقا مەزمۇنلىرى.

كىشور ماھبۇبانى: ھەممەيلەننىڭ خەۋىرىدە بولغىنىدەك، ھازىر ياۋروپا-ئاسىيا بۆرۈنقىدىن كۆپ مۇھىم ئورۇنغا ئۆتتى. نېمىشقا ئۇنداق بولىدۇ؟ نېمىشقا ھازىر شۇنداق بولىدۇ؟ مېنىڭ بۇ ھەقتە بىر قىسىم نەزەرىيىلىرىم بار بولۇپ، مەن بۇ يەردە 3 خىل مۇمكىنچىلىكى بار سەۋەبلەرنى ئوتتۇرىغا قويىمەن.

ئۇنىڭ بىرىنچىسى، ياۋروپا دېڭىز يولى بىلەن باشقا جايلارنى مۇستەملىكە قىلىپ، دۇنيادىكى ھۆكۈمران ئورۇنغا چىقىشتىن بۇرۇنقى ئۇزۇن مۇددەتلىك تارىخىي دەۋرلەردە دۇنيانى ياۋروپا-ئاسىيا رايونلىرى سورىغان. بىزنىڭ ھازىر كۆرۈۋاتقىنىمىز ئاشۇ تارىخنىڭ تەكرارلىنىشى، ياكى ياۋروپا-ئاسىيانىڭ ئۆزىنىڭ تەبىئىي ئورنىغا قايتىپ كېلىشى بولۇشى مۇمكىن.

ئىككىنچى سەۋەب گېئوپولىتىكا (geopolitics). ئەگەر بۇ يېڭى ئەھۋالنىڭ يۈز بېرىش ۋاقتىغا قارايدىغان بولساق، ھازىر ئامېرىكا ئاسىيانى ئايلىنىش ئوقى (pivot) قىلغان بولۇپ، جۇڭگو بولسا ئوتتۇرا ئاسىيانى ئايلىنىش ئوقى قىلىۋاتىدۇ. بۇنىڭ ئوتتۇرىسىدا بىر باغلىنىشنىڭ بار-يوقلۇقى سىزنىڭ ئۆز چۈشەنچىڭىزگە باغلىق. ئېھتىمال جۇڭگو دېڭىز يولىغا يۆلىنىشنى ئازايتىپ، قۇرۇقلۇقتىكى يولغا يۆلىنىشنى كۈچەيتىۋاتقان بولۇشى مۇمكىن.
ئۈچىنچى سەۋەب، ھازىر دۇنيا سەھنىسىدە مۇھىم رول ئالىدىغانلارغا كۆپلىگەن يېڭى ئەزالار قوشۇلدى. دۇنيا ئىشلىرى بىر ئىنتايىن مۇرەككەپ ئويۇنغا ئايلاندى. شۇڭلاشقا مەركىزى سورۇنغا ئولتۇرغان مۇتەخەسسىسلەرنىڭ يىغىلىشى بىر ئىنتايىن مۇۋاپىق ۋاقىتقا توغرا كەلدى.

گىئورگى كۋىرىكاشۋىلى: بىر بەلۋاغ، بىر يول پىلانى ياۋروپا-ئاسىيا قىتئەلىرىدىكى ئەللەر ئوتتۇرىسىدىكى ئىقتىسادىي مۇناسىۋەتنى كۈچەيتىدۇ. ئاشۇ ئەللەرنى تۆمۈر يول ۋە دېڭىز ئۈستىدىكى يول تورلىرى بىلەن تۇتاشتۇرىدۇ. يېقىندا بىر قانچە پويىز جۇڭگونىڭ شىنجاڭ ئۆلكىسىدىن چىقىپ، قازاقىستان، ئەزەربەيجان، گرۇزىيە، تۈركىيە ياكى قارا دېڭىز ئارقىلىق ياۋروپاغا بىۋاستە يېتىپ باردى. بۇ يول ئارقىلىق مال توشۇشنىڭ سۈرئىتى ئىنتايىن تېز بولۇپ، ئۇنىڭغا بولغان ئېھتىياجمۇ كۈنسايىن ئۆسۈپ مېڭىۋاتىدۇ. مۇشۇ يولدىن پايدىلانغاندا، شىنجاڭدىن چىققان پويىز 10 – 11 كۈندىلا ياۋروپاغا يېتىپ بارالايدۇ. بۇ لىنيە قىممەت باھالىق ماللارنى جۇڭگودىن ياۋروپاغا ۋە ياۋروپادىن جۇڭگوغا يۆتكەشتىكى ئەمگەك كاپىتال تەلىپىنى زور دەرىجىدە تۆۋەنلىتىدۇ.

بۇ يول باشقا يوللار بىلەن دۈشمەنلەشمەيدۇ، باشقا يوللار بىلەن دوستلۇق ئىچىدە رىقابەتلىشىدۇ. بۇ قۇرۇلۇش ئوخشىمىغان ئەللەر ئوتتۇرىسىدىكى رىقابەتتە ئەمەس، ھەمكارلىقتا ۋەكىللىك قىلىدۇ.

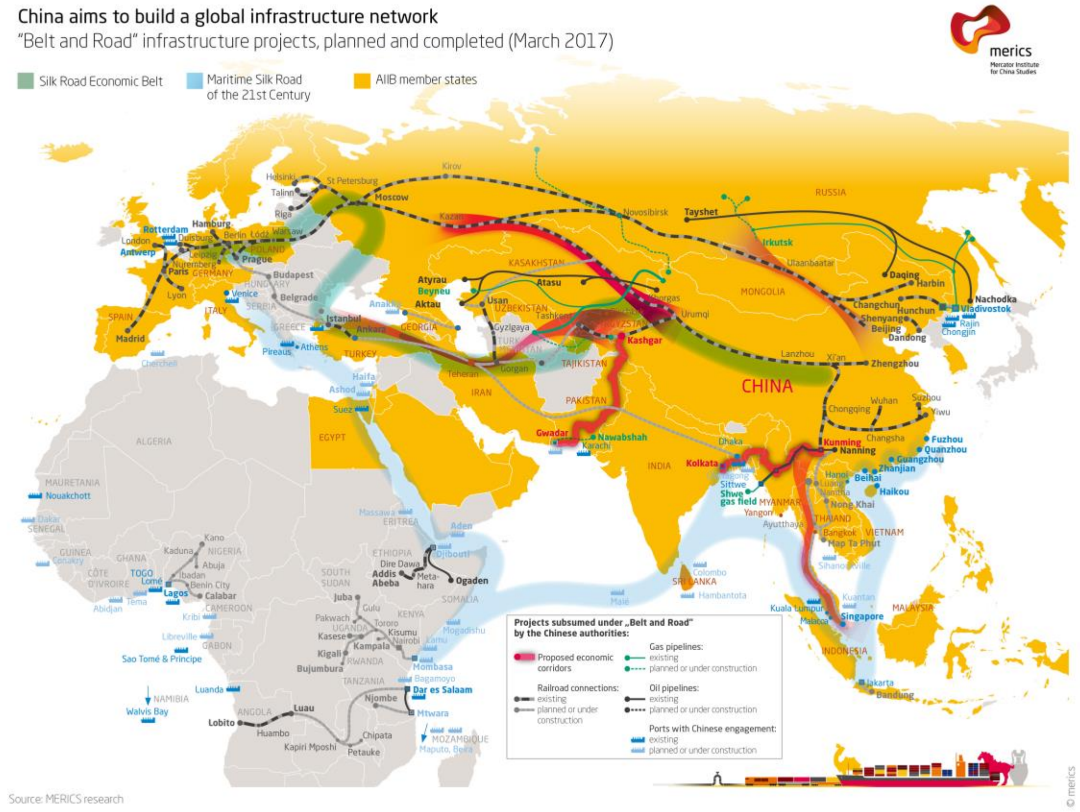
ئالېكساندىر ماشكېۋىچ: ھازىر يۈك پاراخوتلىرى بىر يۈك ساندۇقى (shipping container) نى ئافرىقىنىڭ غەربىي قىرغىقىدىن جۇڭگوغا 8 دوللارغا يۆتكەپ بېرىدۇ. ئەمما ھازىرغىچە قۇرۇقلۇقتا ئۇنداق بىر شارائىت ھازىرلانمىدى. كىشىلەر ياۋروپا بىلەن جۇڭگونى تۇتاشتۇرىدىغان بىر يولنى ئىزدىگىلى بىرەر مىڭ يىل بولغان بولۇپ، ئاخىرى قەدىمكى يىپەك يولىنى تاپقان. بىز قازاقىستاندا كارخانا ماڭدۇرۇۋاتقىلى 25 يىل بولدى. بىزنىڭ قازاقىستاندىكى شىركىتىمىزدە 70 مىڭ ئادەم ئىشلەيدۇ. بىز بىر بەلۋاغ، بىر يول قۇرۇلۇشىدىن ناھايىتى چوڭ پۇرسەتكە ئېرىشەلەيمىز. سەۋەبى قازاقىستان دېڭىز بىلەن تۇتاشمايدۇ. شۇڭا بىز بىر بەلۋاغ قۇرۇلۇشىدىن ناھايىتى كۆپ پايدىلىنالايمىز.

سۇلتان سۇلايەم: بۇرۇنقى ۋاقىتلاردا دېڭىز يولى قاتنىشى ئىشەنچلىك بولمىغاچقا، قۇرۇقلۇقتىكى يىپەك يولى تەرەققىي قىلدۇرۇلغان. يېقىنقى زامان تەرەققىياتلىرى بىلەن قەدىمكى يىپەك يولى ئۆز قىممىتىنى يوقاتتى. ھازىرقى بىر بەلۋاغ، بىر يول قۇرۇلۇشى ئوتتۇرا ئاسىيادىن ياۋروپاغا يۈك ئاپىرىش ۋاقتىنى زور دەرىجىدە قىسقارتىدۇ. ھازىر دېڭىز يولى بىلەن جۇڭگودىن ياۋروپاغا مال ئاپىرىش ئۈچۈن 42 كۈن ۋاقىت كېتىدۇ. ئەگەر ئۇ مال تۆمۈر يول بىلەن توشۇلسا ئاران 12 كۈن ۋاقىت كېتىدۇ. بەش-ئالتە ئاينىڭ ئالدىدا بىز جۇڭگودىن ياۋروپاغا پويىز بىلەن

يۈك توشۇپ كۆرۈپ باقتۇق. ئۇنىڭغا جەمئىي 12 كۈن ۋاقىت كەتتى. ھازىر يۈك توشۇش سانائىتى ناھايىتى چوڭ قىيىنچىلىققا دۇچ كەلدى. يەنى، يۈك توشۇش ۋاستىلىرىنىڭ مىقدارى ئېھتىياجدىن كۆپ ئېشىپ كەتتى. كىشىلەر بارغانسېرى چوڭ يۈك توشۇش پاراخوتلىرىنى ياساۋېرىپ، ھەممە ئۇلارنى كۆپلەپ ياساۋېرىپ، ھازىرقىدەك ئەھۋال كېلىپ چىقتى. جۇڭگودىن ياۋروپاغا بىر ساندۇق (one container) يۈك توشۇش ھەققى بۇرۇن 1500 – 1800 دوللار ئىدى. ھازىر ئۇ 300 – 400 دوللارغا چۈشۈپ قالدى. مۇشۇنداق ئىشلار بىلەن شۇغۇللىنىدىغانلار ھازىر كۆپلەپ زىيان تارتىۋاتىدۇ. ئاشۇنداق بىر ساندۇقنى پويىز بىلەن توشۇشنىڭ ھەققى ھازىر 4500 – 5000 دوللار. شۇنداق بولۇشىغا قارىماي، جۇڭگو ھازىر بۇ ئىشقا ناھايىتى قىزىقىۋاتىدۇ. ئۇنىڭ سەۋەبى، ھازىر جۇڭگودا ئەمگەكچىلەر ئىش ھەققى بۇرۇنقىدىن كۆپ ئۆسۈپ كەتتى. بىزنىڭ چىگداۋ، يەنتەي ۋە تيەنجىنلەردە دېڭىز پورتلىرىمىز بار بولۇپ، ئۇ يەرلەردە ئالدىنقى 7 يىل ئىچىدە ئەمگەكچىلەر ئىش ھەققى 20 پىرسەنت ئۆسۈپ كەتتى. جۇڭگو بۇ مەسىلىنى تونۇپ يېتىپ، ھازىر بىر قىسىم سانائەتلەرنى دېڭىز قىرغىقى رايونلىرىدىن ئىچكى قۇرۇقلۇق رايونلىرىغا يۆتكىمەكچى بولۇۋاتىدۇ. ئۇلارنىڭ پىلانلىرىنىڭ بىرى شىنجاڭدىكى قازاقىستان بىلەن چېگرىداش رايونلاردا بىر چوڭ سانائەت بازىسى قۇرۇش. سانائەت بۇيۇملىرىنى ئاشۇ يېڭى سانائەت بازىسىدا ئىشلەپچىقارغاندا، ئۇلارنى ياۋروپاغا پويىز بىلەن يۆتكەش چىقىمىمۇ زور دەرىجىدە تۆۋەنلەيدۇ. كومپيۇتېر ۋە كوپىي-ماشىنىسىغا ئوخشاش قىممەت باھالىق بۇيۇملاردىن بىر ساندۇقنى يۆتكەشكە بىر قانچە مىڭ دوللار خەجلەش ھەرگىزمۇ بىر مەسىلە بولۇپ قالمايدۇ. يانفونغا ئوخشاش بازارغا تېز سۈرئەتتە سالمىسا بولمايدىغان بۇيۇملارنى توشۇش ئۈچۈن 12 كۈن ۋاقىت كەتسە بولۇۋېرىدۇ، ئەمما 42 كۈن ۋاقىت كەتسە بولمايدۇ. شۇڭلاشقا تۆمۈر يولنىڭ يەنىلا ناھايىتى يۇقىرى قىممىتى بار. يېڭى تۆمۈر يولنىڭ بەرپا قىلىنىشى دېڭىز ئارقىلىق يۈك توشۇشقا بولغان ئېھتىياجغا ئانچە تەسىر كۆرسەتمەيدۇ. ھەر بىر دۆلەتنىڭ ھاۋا يولى، دېڭىز يولى ۋە قۇرۇقلۇقتىكى يوللارنىڭ ھەممىسىگە ئېھتىياجى بار بولۇپ، بۇ يەردىكى ئەڭ مۇھىم نەرسە ئۇنۇمدارلىقتىن ئىبارەت.

3. قىسقىچە خۇلاسە

مېنىڭ مەزكۇر يازمىنى تەييارلاشتىن مەقسىتىم ئوقۇرمەنلەرنى بىر بەلۋاغ ۋە بىر يول پىلانى ھەققىدە بىر ئومۇمىي چۈشەنچە بىلەن، شۇنداقلا بىر قىسىم سانلىق مەلۇماتلار بىلەن تەمىنلەش. يۇقىرىدىكى مەزمۇنلاردىن كۆرگىنىمىزدەك، جۇڭگونى پاكىستان ۋە قازاقىستان ئارقىلىق سىرتقى دۇنيا بىلەن تۇتاشتۇرىدىغان تۆمۈر يول ئۇيغۇر دىيارىدىن باشلىنىدۇ، ياكى ئۇيغۇر دىيارىدىن ئۆتىدۇ. ئۇنىڭدىن باشقا، جۇڭگونىڭ ھازىر ئۇيغۇر دىيارىنىڭ قازاقىستان بىلەن چېگرىداش رايونلىرىدا بىر چوڭ سانائەت بازىسى قۇرۇپ، جۇڭگونىڭ دېڭىز قىرغىقى رايونلىرىدىكى بىر قىسىم سانائەتنى مۇشۇ رايونلارغا يۆتكەپ كەلمەكچى ئىكەن. مانا مۇشۇ ئەھۋاللار ھازىر ئۇيغۇر دىيارىنىڭ نەقەدەر مۇھىم ئورۇنغا ئۆتۈپ قالغانلىقىنى، يەنى جۇڭگونىڭ بىر بەلۋاغ پىلانىنى ئەمەلگە ئاشۇرۇشىدا ئۇيغۇر دىيارىنىڭ نەقەدەر مۇھىم رول ئوينايدىغانلىقىنى كۆرسىتىپ بېرىدۇ. مەن كېيىنكى يازمامدا ئۇيغۇر دىيارىنىڭ بىر بەلۋاغ پىلانى بىلەن بولغان مۇناسىۋىتى ھەققىدە يەنە بىر قىسىم يېڭى ئۇچۇرلارنى بايان قىلىپ ئۆتىمەن.



2-رەسىم: بىر بەلۋاغ ۋە بىر يولنىڭ ئورۇنلاشتۇرۇلۇش ئەھۋالى. بۇ رەسىمنى چۈشىنىشتە بىر ئاز ئىنگلىزچىنى بىلىش ناھايىتى مۇھىم بولۇپ، تۆۋەندىكىسى مۇشۇ خەرىتىدە ئىشلىتىلگەن بىر قىسىم ئىنگلىزچە سۆزلەرنىڭ ئۇيغۇرچىسى:

Silk Road Economic Belt – يىپەك يولى ئىقتىسادىي بەلۋىغى
Maritime Silk Road – دېڭىز ئۈستىدىكى يىپەك يولى
AIIB Member states – ئاسىيا ئۇل ئەسلىھە مەبلەغ بانكىسىغا ئەزا دۆلەتلەر
Proposed economic corridor – تەۋسىيە قىلىنغان ئىقتىسادىي كارىدور
Railroad connections – تۆمۈر يول لىنىيىلىرى
Existing – ھازىر بارلىرى
Planned or under construction – پىلانلانغان ۋە ھازىر ياسىلىۋاتقانلىرى
Gas pipelines – تەبىئىي گاز تۇرۇبىلىرى
Oil pipelines – نېفىت تۇرۇبىلىرى
Ports with Chinese engagement – جۇڭگو شېرىك بولغان دېڭىز پورتلىرى

پايدىلىنىش مەنبەلىرى:

[1] Belt and Road Initiative
https://en.wikipedia.org/wiki/Belt_and_Road_Initiative

[2] Davos 2016 - Eurasia and the Modern Silk Road
https://www.youtube.com/watch?v=E8Nqs_8JLis

[3] https://www.merics.org/fileadmin/user_upload/pic/China-Mapping/170515_MERICS_China_Mapping_BRI_March_2017.jpg