

Ш.М. Надыров , Чжан Бинь* 

Казахский национальный университет им. аль-Фараби, Казахстан, г. Алматы

*e-mail: zb620422@gmail.com

РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН В СИСТЕМЕ НОВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Новый экономический пояс Шелкового пути (НЭПШП) – это региональный проект, сухопутное ответвление масштабной инициативы «Один пояс, один путь», предложенной Китаем в 2013 году, который может оказать значительное влияние на реализацию транзитного потенциала Казахстана и даже на экономическое развитие в целом. В статье рассматриваются процессы функционирования экономики Казахстана в системе Нового Экономического пояса Шелкового пути. В мировой и казахстанской научной литературе недостаточно освещены экономические последствия НЭПШП на территории Казахстана и стран Центральной Азии. Интерес автора к теме статьи заключается в том, что с введением Экономического пояса Нового Шелкового пути логистическая и транспортная система в Азии и Европе становится все более сложной, и эта система играет важную экономическую значимость. И Казахстан играет незаменимую роль в этой системе. В статье рассматриваются яркие области экономической торговли, инвестиций и транспорта (экономические отношения Казахстана с Китаем и странами Европы), чтобы показать, что незаменимая роль Казахстана в Экономическом поясе Нового Шелкового пути во многом способствовала общему развитию Казахстана. Китайские инвестиции в транспортную и логистическую инфраструктуру Казахстана в основном направлены на строительство трубопроводов, железных и автомобильных дорог, а также на создание транспортно-логистических центров. Двустороннее сотрудничество Казахстана и Китая в области логистики и транспорта способствует развитию комплексной транспортно-логистической политики в обеих странах, а также развитию инклюзивной позиции обеих стран в модели Евразийского экономического союза (ЕАЭС)-Китай. С другой стороны, благодаря гибкости данного формата, Казахстан значительно быстрее некоторых стран (например, России) развивает инфраструктуру с участием китайских инвесторов. В то же время, транзитный потенциал для полной реализации этих замыслов ограничен в силу географических и расселенческих факторов, то есть отсутствия, особенно на казахстанско-китайском приграничье промышленных объектов и городов – индикаторов экономической конвергенции. Однако полная реализация транзитного потенциала Казахстана, включая перспективы, связанные с инициативой «Один пояс, один путь», возможна только в контексте Евразийского экономического союза (ЕАЭС), с принятием общих транзитных стандартов, методов и механизмов регулирования, а также строительством инфраструктуры регионального значения.

Ключевые слова: Шелковый путь, Казахстан, Китай, торговля, инвестиции, Центральная Азия.

S.M. Nadyrov, Zhang Bin*

Al-Farabi Kazakh National University, Kazakhstan, Almaty

*e-mail: zb620422@gmail.com

The Republic of Kazakhstan in the New Silk Road Economic Belt system

The New Silk Road Economic Belt (NSREB) is a regional project, a land branch of the large-scale “One Belt, One Road” initiative proposed by China in 2013, which could have a significant impact on the realization of Kazakhstan’s transit potential and even on economic development in general. The article examines the processes of Kazakhstan’s economy functioning in the New Silk Road Economic Belt system. The global and Kazakh scientific literature does not sufficiently cover the economic consequences of NSREB in the territory of Kazakhstan and Central Asian countries. The author’s interest in the topic of the article lies in the fact that with the introduction of the New Silk Road Economic Belt the logistics and transport system in Asia and Europe is becoming increasingly complex and this system plays an important economic significance. And Kazakhstan plays an indispensable role in this system. The

article examines the striking areas of economic trade, investment and transport (Kazakhstan's economic relations with China and Europe) to show that Kazakhstan's indispensable role in the New Silk Road Economic Belt has greatly contributed to Kazakhstan's overall development. Chinese investments in Kazakhstan's transport and logistics infrastructure are mainly earmarked for the construction of pipelines, railways and motorways, as well as the setting up of transport and logistics centers. Bilateral cooperation between Kazakhstan and China in the field of logistics and transport contributes to the development of an integrated logistics and transport policy in both countries, as well as to the development of an inclusive position of both countries in the Eurasian Economic Union (EEU) – China model. On the other hand, thanks to the flexibility of this format, Kazakhstan is much faster than some countries (e.g., Russia) in developing infrastructure with Chinese investors. At the same time, the transit potential for the full realization of these visions is limited due to geographical and settlement factors. that is, the lack, especially in the Kazakh-Chinese border region, of industrial facilities and cities – indicators of economic convergence. However, the full realization of Kazakhstan's transit potential, including the prospects associated with the One Belt, One Road initiative, is only possible in the context of the Eurasian Economic Union (EEU), with the adoption of common transit standards, methods and regulatory mechanisms, as well as the construction of regionally important infrastructure.

Key words: Silk Road, Kazakhstan, China, trade, investment, Central Asia.

Ш.М. Надыров, Чжан Бинь*

Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Қазақстан, Алматы қ.

*e-mail: zb620422@gmail.com

Қазақстан Республикасы жаңа Жібек жолы экономикалық белдеуі жүйесінде

Жібек жолының жаңа экономикалық белдеуі (ЖЖЖЭБ) – бұл өңірлік жоба, Қытайдың 2013 жылы ұсынған «Бір белдеу, бір жол» ауқымды бастамасының құрлықтағы тармағы, ол Қазақстанның транзиттік әлеуетін іске асыруға, тіпті тұтастай алғанда экономикалық дамуға айтарлықтай әсер етуі мүмкін. Мақалада Жібек жолының жаңа экономикалық белдеуі жүйесіндегі Қазақстан экономикасының жұмыс істеу процестері қарастырылады. Әлемдік және қазақстандық ғылыми әдебиеттерде ЖЖЖЭБ-ның Қазақстан мен Орталық Азия елдерінің аумағындағы экономикалық салдары жеткілікті түрде жарияланбаған. Автордың мақала тақырыбына деген қызығушылығы – Жаңа Жібек жолының экономикалық белдеуін енгізумен Азия мен Еуропадағы логистикалық және көлік жүйесі күрделене түсуде және бұл жүйе маңызды экономикалық маңызға ие. Ал Қазақстан бұл жүйеде таптырмас рөл атқарады. Мақалада Қазақстанның жаңа Жібек жолының экономикалық белдеуіндегі таптырмас рөлі Қазақстанның жалпы дамуына үлкен үлес қосқанын көрсету үшін экономикалық сауданың, инвестициялардың және көліктің жарқын салалары (Қазақстанның Қытаймен және Еуропа елдерімен экономикалық қатынастары) қарастырылады. Қазақстанның көлік және логистикалық инфрақұрылымына қытайлық инвестициялар негізінен құбырлар, темір және автомобиль жолдарын салуға, сондай-ақ көлік-логистикалық орталықтар құруға бағытталған. Қазақстан мен Қытайдың логистика және тасымалдау саласындағы екіжақты ынтымақтастығы екі елге де жан-жақты логистикалық және тасымалдау саясатын қалыптастыруға көмектеседі, сондай-ақ Еуразиялық экономикалық одақ (ЕАЭС) – Қытай үлгісіндегі олардың инклюзивті мәртебесін дамытуға ықпал етеді. Екінші жағынан, осы форматтың икемділігінің арқасында Қазақстан кейбір елдерге (мысалы, Ресейге) қарағанда қытайлық инвесторлардың қатысуымен инфрақұрылымды едәуір жылдам дамытуда. Сонымен қатар географиялық және қоныстану факторларына байланысты осы жобаларды толық жүзеге асырудың транзиттік әлеуеті шектеулі, әсіресе Қазақстан-Қытай шекарасында өнеркәсіптік объектілер мен экономикалық конвергенцияның индикатор – қалаларының болмауы. Алайда «Бір белдеу, бір жол» бастамасымен байланысты перспективаларды қоса алғанда, Қазақстанның транзиттік әлеуетін толық іске асыру жалпы транзиттік стандарттарды, реттеу әдістері мен тетіктерін қабылдай отырып, сондай-ақ өңірлік маңызы бар инфрақұрылымды сала отырып, Еуразиялық экономикалық одақ (ЕАЭС) контекстінде ғана мүмкін болады.

Түйін сөздер: Жібек жолы, Қазақстан, Қытай, сауда, инвестиция, Орталық Азия.

Введение

В сентябре 2013 года председатель КНР Си Цзиньпин выступил с докладом в Назарбаев Университете, в которой выразил надежду, что мир

присоединится к Китаю в восстановлении исторического Шелкового пути. Эта инициатива также получила название «Один пояс, один путь». В сравнении со Старым Шелковым путем, Экономический пояс Нового Шелкового пути имеет

более богатый смысл и более действенные функции. Основной целью НЭПШП является формирование региональной экономической интеграции, в которой конкуренция и сотрудничество между субъектами сосуществуют во времени. Эффективный на практике механизм сотрудничества должен включать пять модулей: инфраструктуру, институциональную среду, формы сотрудничества, симбиотическую синергию и управление проблемами. НЭПШП должен перестроиться с концепции модели под руководством правительства на системную работу по этим пяти модулям и четырем направлениям: во-первых, в Европу и Россию через Центральную Азию; во-вторых, в Персидский залив и Средиземное море через Центральную Азию и Западную Азию; в-третьих, из Китая в Юго-Восточную Азию, Южную Азию и Индийский океан; и четвертый – Шелковый путь во льдах (Хуэй Нин, 2014).

Китайская инициатива «Один пояс, один путь» (ОПОП Рисунок 1) направлена на укрепление инфраструктуры сухопутного маршрута на запад через Центральную Азию и Европу и морского пути на юг через Юго-Восточную Азию, в Южную Азию, Африку и Европу (Sit Tsui, 2017). ОПОП – это крупная инициатива, охватывающая 148 стран с общим населением около 4,8 миллиарда человек (около 63% населения мира). На самом деле, Китай в реализации инициативы ОПОП придерживается пяти принципов: взаимное уважение суверенитета и территориальной целостности; взаимное ненападение; невмешательство во внутренние дела друг друга; равенство и взаимная выгода; мирное сосуществование. ОПОП состоит из двух компонентов: Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и Морского Шелкового пути 21 века (Thomas M. H. C., 2018).



Рисунок 1 – Инициатива «Один пояс, один путь»
Примечание: Открытые интернет-ресурсы

Зарубежные и отечественные экономисты и ученые изучали и сообщали о том, как Казахстан действует в Экономическом поясе Шелкового пути и о вопросах казахстанско-китайских экономических отношений. Среди них: Хуэйнин., Sit Tsui., Thomas M. H. C., Zalán Márk Maró, Áron Török., Бушнев А. Н., Султанов Б.К., Жакыпова Ф., Зуенко И.Ю., Мамышев Ж. и так далее. Однако, хотя в этой области было проведено не

так много исследований, основной вопрос заключается в том, в какой степени Экономический пояс Шелкового пути способствовал достижению экономического роста в Казахстане.

Разумеется, именно из их исследований мы извлекаем некоторые данные, информацию и определенные идеи, полезные для нас, такие как Zogg В. отмечает, что Казахстан является ключом к торговым и транспортным связям

в Евразии – для китайской инициативы «Один пояс, один путь» и других инициатив. Он является одновременно объектом и субъектом геополитических интересов Китая, России и Западных стран (Zogg B., 2019). В статье Умарова Д.Т. освещает, как Казахстан стремится войти в число 30 ведущих стран мира к 2050 году, и анализирует внутреннюю динамику экономического роста страны (Умарова Д.Т., 2022). В своей работе Travis Selmier II, W. утверждает, что Экономический пояс Нового Шелкового пути способствовал развитию интегрированных транспортных объектов, где логистика, воздушный транспорт, финансовые и деловые услуги вместе способствовали созданию региональных центров штаб-квартир (Travis Selmier II, 2020). Рахметулина Ж.Б., Карипова А.Т. в своей статье «Перспективы сотрудничества между Казахстаном и Китаем в процессе развития транспортного коридора Евразии» анализирует проблемы и перспективы сотрудничества Казахстана и Китая в развитии евразийского транспортного коридора и реализации национальных интересов в контексте сопряжения с Экономическим поясом Шелкового пути (Рахметулина Ж.Б., 2019). Несмотря на то, что влияние Казахстана на развитие Экономического пояса Нового Шелкового пути и наоборот уделяется внимание в трудах ученых тем не менее, остаются некоторые вопросы о том, как сохранить динамику отношений для гармоничного развития и с пользой для всех, а также возможные вопросы экологической безопасности вдоль трассы НЭПП.

Материалы и методы

При определении экономического функционирования Казахстана в системе Экономического пояса Шелкового пути учитывается, во-первых, географическое положение и ресурсные преимущества, во-вторых, экономические отношения сторон: экономические отношения Казахстана с Китаем, экономические отношения Казахстана с европейскими странами и торговая деятельность других стран, проходящая через территорию Казахстана.

Благодаря своему уникальному географическому положению, взаимодополняющей экономической структуре и особой стратегической пригодности Республика Казахстан является стратегическим узлом на Шелковом пути. Расположенный на пересечении границ Азии и Европы, Казахстан по территории является

крупнейшей страной Центральной Азии, имеет полную сеть железных и автомобильных дорог и трубопроводов и является важным транзитным узлом для Второго континентального моста между Азией и Европой. В Казахстане работают железные дороги, связывающие Китай со странами Центральной Азии. Также наличие железных дорог, связывающих два экономически развитых региона Китая и Европы с востока на запад, предоставит огромные возможности для развития Казахстана (Toktogulova D., 2020). Однако открытым остается вопрос востребованных потребностях пропускной способности транспортных коммуникаций в настоящее время и на перспективу.

Расположенная на границе между Европой и Азией, Республика Казахстан является крупнейшей страной, не имеющей выхода к морю, и девятой в мире по территории. Богатая энергетическими ресурсами, такими как нефть, газ и уголь, а также минеральными ресурсами, такими как уран, медь, свинец, цинк, хром, железо и алюминий, она является самой быстрорастущей из стран СНГ и обладает двумя третями экономической мощи пяти стран Центральной Азии (Zalán Márk Maró, 2022). При этом основные поставщики энергоресурсов для Китая расположены вдоль Шелкового пути, на данный момент в России и Центральной Азии, а в будущем – в странах Персидского залива на Ближнем Востоке.

Согласно докладом промышленности, ситуация с энергетической безопасностью Китая является критической, поскольку зависимость от нефти к 2020 году достигнет почти 72,98%, что делает необходимым для Китая укрепление энергетического сотрудничества со странами Центральной Азии. С этой целью Китай и Казахстан уже установили относительно стабильные отношения сотрудничества в области энергетики (Султанов Б.К., 2017).

Исследование основано на абстрактно-логическом мышлении, комплексном анализе, статистическом и экономическом анализе, методах планирования и прогнозирования. Основным методом, используемым для проведения исследования, является факторный анализ, который использует экономико-статистические модели влияния количественных и качественных факторов. Экономические отношения Казахстана с другими странами во многом определяют общие экономические интересы страны, и это хороший признак того, что по мере прохождения экономического застоя, вызванного пандемией

COVID-19, в мировой экономике наступит полное оживление. Мы выбрали достоверные данные Статистики – Министерство коммерции КНР и Национального банка Казахстана, подтверждающие наше мнение о том, что участие Казахстана в международной экономической системе таким образом позволит стране быстро развиваться. Активное участие и глубокая интеграция РК в Экономический пояс Нового Шелкового пути играет свою важную роль. При этом территория Казахстана и стран Центральной Азии дает дополнительную возможность усилить связи со странами ЕС и мировой экономикой через ТРАСЕКУ путем вовлечения в оборот транспортных ресурсов Южного Кавказа. Такая ситуация создала определенные противоречия между геополитикой и геоэкономикой, между геополитическими и геоэкономическими отношениями среди стран региона и ведущими державами мира. Таким образом, территория Казахстана представляет беспрецедентный по масштабам транзитных перевозок регион, своего рода «кровеносную систему» всего евразийского пространства. Экономические санкции, введенные против России Западом, подорвали существующие цепочки поставок и логистические методы, создав как проблемы, так и новые возможности. Однако это не отразилось сколь-нибудь на функционировании НЭПШП, а в большей степени повлияли на геополитику Южного Кавказа и Центральной Азии. Южный Кавказ все еще не оправился от Нагорно-Карабахской войны 2020 года, в то время как на продолжающийся переговорный процесс между Арменией и Азербайджаном влияют региональные и глобальные игроки, такие как Иран, Турция, Россия, ЕС и США. Центральная Азия также, как и Южный Кавказ сталкивается с внутренними и внешними проблемами. События января 2022 года в Казахстане, продолжающиеся пограничные споры между Таджикистаном и Кыргызстаном вызвали шок в регионе. Центральная Азия является перекрестком совпадающих и противоречащих друг другу интересов России, США, ЕС и Китая. Учитывая сохраняющуюся геополитическую напряженность, государства региона, и в частности Казахстан, стремятся диверсифицировать свои политические и экономические отношения. Между тем, если геополитика играет в этих двух регионах в основном отрицательную роль, то геоэкономика открывает новые возможности. В последние годы возможность запуска двух новых транспортных маршрутов. Транскаспий-

ский международный транспортный маршрут, соединяющий Китай с Европой через Казахстан, Каспийское море, Южный Кавказ, Черное море и Турцию. Интермодальный транспортный коридор Персидский залив – Черное море, соединяющий Индию с Европой через Иран, Армению и Черное море, правомерно рассматривать как отдельные участки НЭПШП.

Результаты и обсуждение

В настоящее время Китай является крупнейшим торгово-экономическим партнером в Центральной Азии и первой страной в Евразии, четко ориентированной на экономическое развитие – создание крупнейшего торгово-транзитного узла в Центральной Азии. Это, несомненно, геополитический фактор, который в первую очередь задает высокие динамические показатели для экономики Казахстана за счет Китая. С другой стороны, это связано с возросшей экономической зависимостью Казахстана и задачей довести экологическую нагрузку до высокого уровня. Эта ситуация может существенно повлиять на направления производственной специализации казахстанского участка ЭПШП. На протяжении всей истории двусторонних отношений экономическое сотрудничество между Казахстаном и Китаем развивалось достаточно быстро.

Например, в 1992 году 16,3% экспорта Казахстана было направлено в Китай (228 млн долл. из общего объема в 1398 млн долл.), а доля Китая в импорте Казахстана составила 43,8% (205 из 469 млн долл.). Приведенная ниже диаграмма представляет собой подборку данных о нашей торговле за 21 год и наглядно демонстрирует динамику развития двусторонней торговли (Рисунок 2).

С 2002 года двусторонняя торговля находится на благоприятном «быстром пути». С 2002 по 2003 год товарооборот вырос более чем на 100%, с примерно 2 млрд. долларов США до более чем 3 млрд. долларов США в год. С 2004 по 2006 год последовал экспоненциальный рост на 200%, и объем торговли достиг более 8 миллиардов долларов (Ху Йи, 2005). Главное таможенное управление Китая опубликовало статистические данные о внешней торговле Китая в 2022 году. По итогам 2022 года объем торговли между Казахстаном и Китаем достиг рекордной отметки в 31,2 млрд долларов США. Фактически, торговля между Казахстаном и Китаем за эти 30 лет выросла почти в 60 раз (Зебешев А., 2021). На

протяжении многих лет Китай является одним из крупнейших торговых партнеров Казахстана. Казахстан, в свою очередь, является крупнейшим торговым партнером Китая в Центральной Азии. Если положительная динамика сохранится, то соглашение на уровне глав государств обеих стран об увеличении товарооборота до 35 миллиардов долларов США к 2030 году может быть реализовано к намеченному сроку (Байза-

кова Г., 2023). Сотрудничество между Китаем и Казахстаном продолжает развиваться на взаимовыгодной основе. Энергетические ресурсы Казахстана поддерживают экономическое развитие Китая; китайские компании также приносят в Казахстан капитал, технологии и услуги. На сегодняшний день казахстанско-китайские отношения являются моделью взаимного уважения, равенства и взаимной выгоды.

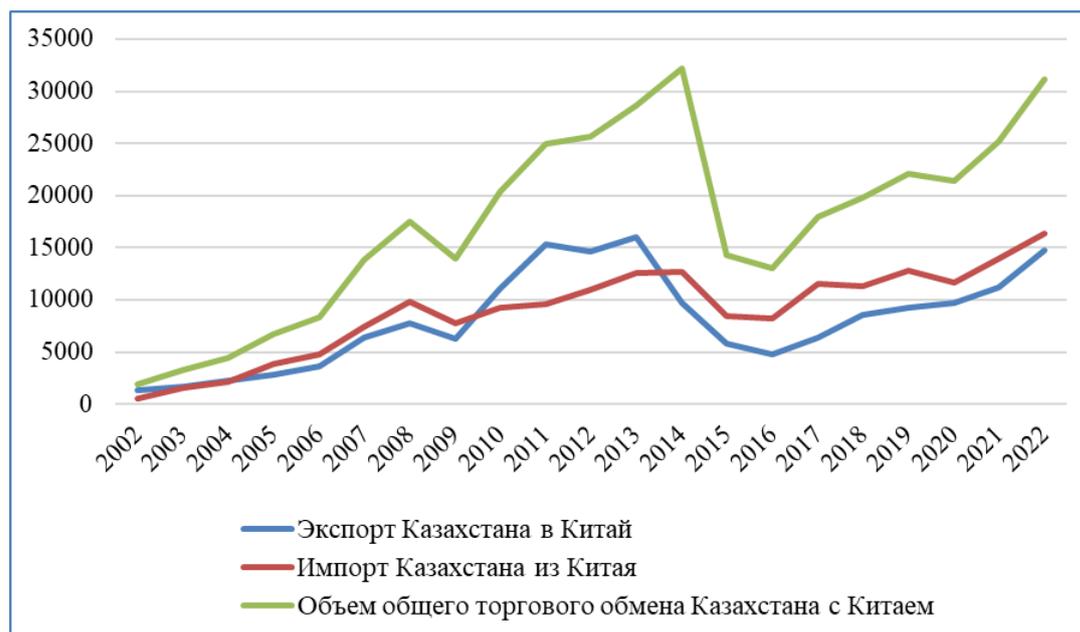


Рисунок 2 – Объем двусторонней торговли между Китаем и Казахстаном с 2002 по 2022 гг. в текущих ценах, \$ млн

Примечание: Рассчитано по данным Статистики – Министерство коммерции КНР

Для Казахстана экспорт сельскохозяйственной продукции в Китай должен стать одним из главных приоритетов. В настоящее время Китай вынужден импортировать многие виды продовольственных товаров из других стран, даже с других континентов. К ним относятся страны Южной Америки, Австралия и Новая Зеландия, которые из года в год увеличивают экспорт в Китай таких продуктов, как мясо, молоко, фрукты и соя. С этой целью Министерство сельского хозяйства и Министерство иностранных дел Казахстана инициировали подписание 18 двусторонних протоколов между Казахстаном и Китаем. В результате около 600 отечественных производителей пшеницы, говядины, свинины, сои, меда, рыбы, рапса, люцерны, кукурузы, муки и макаронных изделий теперь могут поставлять продукцию в Ки-

тай. Китай с каждым годом увеличивает объемы торговли с зарубежными странами, причем большинство товаров перевозится морским и железнодорожным транспортом. Учитывая это, Казахстан должен правильно использовать свое выгодное географическое положение, говорит Шахрат Нурышев, иначе соседняя страна будет пытаться привлечь китайский грузопоток путем развития существующей инфраструктуры и строительства новых железных дорог (Бондал К., 2021)

Структура торговли между Казахстаном и Китаем основана на двух основных факторах (Таблица 1):

› Торговля между двумя странами представляет собой обмен между товаропроизводителем (Казахстан продаёт энергоносители, уран, продукцию сельского хозяйства) и

страной-производителем промышленных товаров (Китай продаёт товары широкого потребления, оборудование, технику)

› Товары, поступающие из Китая в Казахстан, в первую очередь предназначены для пот-

ребления не в Казахстане, а на других рынках ЕАЭС – в основном в России. Однако фактическая доля этих товаров не может быть определена на основе имеющихся инструментов (Yuhang Duan, 2021).

Таблица 1 – Основные товары, которыми обмениваются Китай и Казахстан

Наименование товара (Экспорт в КНР)	Наименование товара (Импорт из КНР)
Нефтяные газа и углеводороды газообразные прочие	Телефонные аппараты, включая аппараты для сотовых сетей или беспроводной связи; другое оборудование для передачи данных, включая оборудование для проводной сетевой связи
нефть сырая и нефтепродукты сырые, полученные из битуминозных пород	Магнитные или оптические считывающие устройства, машины для транскрибирования данных в кодированной форме на носители информации и машины для обработки таких данных, не указанные в другом месте или не включенные в него
Медные руды и концентраты	Бульдозеры, грейдеры, скреперы, механические лопаты, экскаваторы, одноковшовые погрузчики, катки и катки самоходные
Ферросплавы	Диоды, транзисторы и аналогичные полупроводниковые приборы; фоточувствительные полупроводниковые приборы, включая фотоэлектрические элементы, собранные или не собранные в модули и смонтированные в панели; светоизлучающие диоды; пьезоэлектрические материалы
Радиоактивные химические элементы и радиоизотопы (включая делящиеся или возобновляемые химические элементы и изотопы) и их соединения; смеси и остатки, содержащие эти продукты	Трициклы, скутеры, педальные велосипеды и аналогичные игрушки на колесах; коляски для кукол; куклы; прочие игрушки; масштабные модели и аналогичные модели, активные или пассивные, для отдыха
Сырье для производства цинка	Другие трубы и трубки из черного металла с круглым сечением и наружным диаметром более 406,4 мм (например, сварные, клепаные или аналогичные соединения).
Руды и концентраты драгоценных металлов	Прочие виды обуви с резиновыми или пластиковыми подошвами и верхом
Пшеницы, растительное масло и хлопок	Полые, бесшовные, пустотелые трубы, трубы и профили из черных металлов (кроме чугунного литья)
Железные руды и концентраты, включая обожженный пирит	Полиацетаты, полиэфир и эпоксины в первичной форме; поликарбонаты, алкидные смолы, полимерные эфиры золота в первичной форме
Примечание: Составлено авторами на основе источника (Yuhang Duan, 2021)	

Приток прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в Казахстан к концу 2021 года составит 23,7 млрд долларов США, что на 37,7% больше, чем в 2020 году (17,2 млрд долларов США). Что касается стран, то пятерка стран, инвестирующих в экономику Казахстана больше всего, остается неизменной. Нидерланды, США, Швейцария, Россия и Китай прочно удерживают лидирующие позиции, приток инвестиций из которых увеличился с 25% до 92% (Рисунок 3). Доля инвестиций из вышеуказанных стран составляет 68,3% от общего объема привлеченных инвестиций. В других секторах к концу 2021

года инвестиции в сельское, лесное и рыбное хозяйство увеличились в 2,8 раза, в профессиональную, научную и техническую деятельность – в 2,6 раза, в информационно-коммуникационные технологии – на 80,1%, в электроснабжение – на 68,3%. Инвестиции в обрабатывающую промышленность также значительно выросли. В прошлом году инвесторы вложили в этот сектор на 2 млрд долларов США больше, чем в 2020 году, что на 65,4% больше (Кугатова П.А., 2022). Для любой страны разумные инвестиции извне являются движущей силой ее собственного экономического развития.

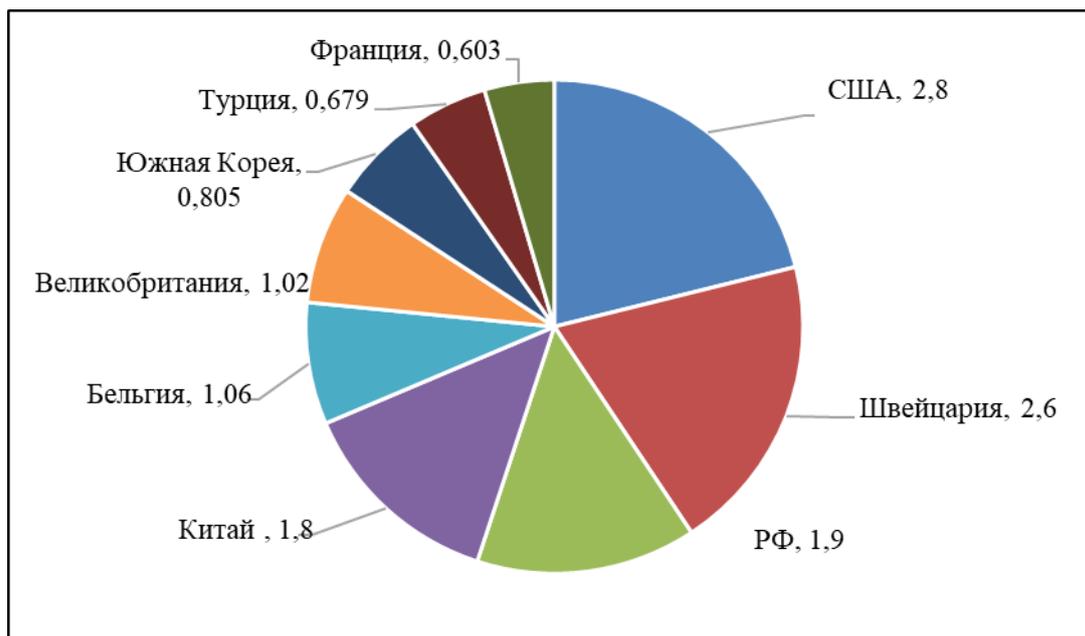


Рисунок 3 – Иностранные инвестиции в Казахстан за 2021 (млрд. долларов США)

Примечание: Рассчитано по данным Национального банка Казахстана.

<https://www.nationalbank.kz/ru/news/novosti/13359>

Китайские прямые инвестиции в Казахстан осуществляются в самых разных областях, в основном в разведке и добыче энергоресурсов, технических услугах, инженерном подряде, производстве и переработке сельскохозяйственной и побочной продукции, строительстве недвижимости и других областях. По состоянию на 2018 год Китай инвестировал в более чем 2 800 предприятий в Казахстане, занимая место в первой тройке от общего числа зарегистрированных иностранных предприятий в Казахстане. Большинство зарегистрированных в Казахстане китайских предприятий занимаются развитием и использованием энергетического сектора. В рамках китайской инициативы «Один пояс, один путь» Китай увеличивает свои прямые инвестиции в Казахстан (Petrov A.V., 2022).

Китай является одним из основных торгово-экономических партнеров Казахстана и входит в пятерку крупнейших инвесторов в казахстанскую экономику. Реализация ряда совместных инвестиционных проектов находится в активной стадии. На сегодняшний день введены в эксплуатацию 18 проектов на сумму 4,3 млрд. долларов США. Большинство из них – это проекты в машиностроении, нефтепереработке, химической, пищевой промышленности, сельском хозяйстве, инфраструктуре, строительстве, логистике, энергетике и другие. В то же время

крупнейшая китайская логистическая компания COSCO Shipping инвестирует в развитие специальной экономической зоны «Хоргос-Восточные ворота». Это укрепляет экспортный и транзитный потенциал Казахстана в Евразийском регионе. Китайский инвестор владеет 49% акций этого сухого порта. Казахстан и Китай развивают партнерские отношения в таких областях, как трансграничная электронная коммерция, цифровая валюта, искусственный интеллект, большие данные и возобновляемые источники энергии.

Одним из направлений казахстанско-китайского двустороннего сотрудничества является совместная реализация инициативы «Один пояс, один путь», которая была запущена в 2013 году. Если в предыдущие десять лет акцент делался на расширении масштабов, то сейчас обе страны сосредоточены на доработке проектов. Важным шагом является переход на национальную валюту, чтобы избежать глобальных колебаний курса. В сентябре 2022 года Национальный банк Казахстана и Народный банк Китая подписали меморандум о сотрудничестве, предусматривающий развитие взаимных расчетов в юанях на территории Казахстана. Документ воплощает договоренность Центральными банками о развитии клиринга и обмена данными для трансграничных расчетов в национальных валютах. Это

будет способствовать более широкому использованию национальных валют в трансграничных расчетах, а также развитию взаимной торговли и инвестиционной деятельности.

Менее чем за десять лет инициатива «Один пояс, один путь» стала крупнейшим инфраструктурным проектом в истории. Он охватывает 148 стран, 63% населения мира и более 50% мирового ВВП (Байзакова Г., 2022). Участие в таком масштабном проекте приносит Казахстану экономические и политические выгоды. В частности, с 2013 по 2020 год Китай инвестировал в Казахстан в рамках инициативы около 18,5 млрд долларов США. Из этой суммы 3,8 млрд долларов США было инвестировано в транспортный сектор. Это стало возможным благодаря выгодному территориальному расположению Казахстана, которое делает страну ключевым звеном трансконтинентального маршрута, соединяющего Азию и Европу. Доставка товаров по суше через страну осуществляется на 3-4 дня быстрее, чем через Россию или Монголию. Это повышает значение Казахстана как трансграничного региона для инициативы «Один пояс, один путь», поскольку два из шести экономических коридоров проходят через страну. Казахстан также разрабатывает совместные инфраструктурные проекты – от строительства дорог и промышленных предприятий до развития цифровых технологий, здравоохранения, образования и многого другого. Только в ближайшие пять лет Казахстан реализует 112 инфраструктурных проектов, построит и будет обслуживать более 27 000 километров дорог. Китай инвестировал в Казахстан более 70 миллиардов долларов США. Это примерно 80% всех китайских инвестиций в Центральной Азии. По прогнозам Всемирного банка, при нынешних темпах роста «Один пояс, один путь» может увеличить ВВП Казахстана на 21% (Пак Егор Вадимович, 2021).

Система транспортных коридоров (ТС) состоит из международных входящих и исходящих таможенных транспортных коридоров, обслуживающих их региональных структур и охватывает все виды общественного транспорта – автомобильный, железнодорожный, морской и трубопроводный. А при наличии единой инфраструктуры эффективность межгосударственных перевозок значительно повысится, что будет способствовать межгосударственному сотрудничеству. Поскольку страны СНГ раньше входили в состав Советского Союза, различий в их железнодорожных сетях нет; политически и

культурно все они склоняются к России, что позволяет ей заложить основы единого транспортного коридора в СНГ.

В соответствии с официальными данными Евразийского экономического союза, транспортных барьеров внутри Союза не существует. Однако остаются четыре основные проблемы: отсутствие свободного доступа ко всем внутренним водным путям Союза; отсутствие единых стандартов по допустимым весам, нагрузкам на ось и габаритам подвижного состава; различные процедуры выдачи специальных разрешений на движение крупногабаритных и/или тяжеловесных транспортных средств; различные национальные подходы к регулированию авиаперевозок (Дзикович Н.Г., 2011).

В декабре 2016 года президенты стран ЕАЭС утвердили основные направления гармонизации транспортной политики. В плане определены меры, реализация которых позволит снять все существующие ограничения в секторе к 2025 году, включая подготовку документов, связанных с интеграцией сектора и привлечением инвестиций. Международные транспортные маршруты в основном строятся путем объединения основных инфраструктур разных стран для формирования конкретного маршрута. Международные транспортные маршруты до сих пор не имеют единого определения в мировом сообществе. Основываясь на научных исследованиях и отчетах, авторы пришли к выводу, что все современные евразийские международные транспортные коридоры можно разделить на три типа: сеть Азиатских автомобильных дорог и четыре железнодорожных отрога, утвержденные Экономической и социальной комиссией для Азии (UNESCAP); общеевропейские транспортные коридоры, определенные ЕС; национальные и межнациональные международные транспортные маршруты. Строительство и развитие транспортного железнодорожного коридора Евразийского экономического союза играет важную роль в экономических, культурных и торговых связях между странами-участницами, а также имеет потенциал для расширения транспортных связей между Европой и Азией, особенно в рамках инициативы «Один пояс, один путь» (Рисунк 4).

В последние годы Китай поддерживает тесные торговые отношения с Европой: двусторонние импортные и экспортные поставки выросли с 217,3 млрд долларов США в 2005 г. до 856,3 млрд долларов США в 2022 г. (China-EU, 2023).

Евразия, в которой сосредоточено 60% мирового ВВП, граничит с динамичной восточноазиатской экономической зоной на востоке, развитой европейской экономической зоной на западе и богатыми ресурсами странами в центре континента:

Россией, Казахстаном, Туркменистаном и другими. Это является важным фактором, стимулирующим торговые отношения между Китаем, Европой и прилегающими странами, а также развитие транспортного сектора.

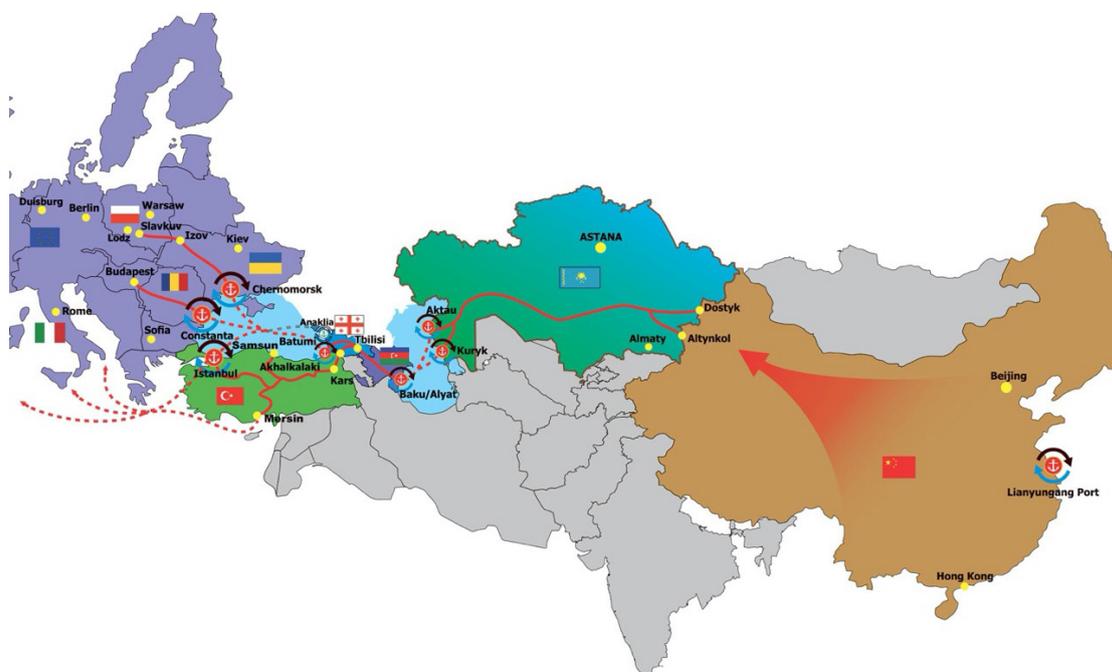


Рисунок 4 – Маршруты грузоперевозок между Китаем и Европой через Казахстан
Примечание: Открытые интернет-ресурсы

Стратегия «Экономического пояса Шелкового пути 21 века» и «Морского Шелкового пути» делает акцент на формировании соединительной инфраструктуры. С этой целью предусматривается строительство недостающего звена из Китая в Европу, а также разработка и создание международного евро-азиатского транспортного коридора, функционирование которого будет способствовать развитию торговых и инвестиционных связей между странами Шелкового пути. Государства-члены Евразийского экономического союза уже многое сделали для развития транспортной инфраструктуры, диверсификации маршрутов и упрощения процедур, связанных с транзитом. Наибольшую активность в этом процессе проявляет Республика Казахстан.

Казахстанские железные дороги совместно с китайскими партнерами с 2014 года развивают новый логистический терминал в порту Ляньюньган на берегу Желтого моря, через который Центральная Азия и Южный Кав-

каз смогут торговать со своими азиатско-тихоокеанскими партнерами. Россия и Казахстан в сотрудничестве с Китаем строят трансконтинентальный международный автомобильный коридор «Западная Европа – Западный Китай», который соединит порт Ляньюньган с морскими портами Балтийского моря. Все страны Евразийского экономического союза будут подключены к коридору через фидерную систему, поэтому его инфраструктура рассчитана как на внутрисоюзные коммуникации, так и на транзитные перевозки, а объем перевозок, по оценкам, возрастет в несколько раз, общая протяженность коридора «Западная Европа – Западный Китай» составляет 8445 км, из которых на долю Российской Федерации приходится 2233 км, Республики Казахстан – 2787 км и Китайской Народной Республики – 3425 км. Согласно договоренности, достигнутой членами Шанхайской организации сотрудничества, коридор должен быть открыт не позднее 2020 г. (Цзюй И., 2020).

Казахстан расположен в самом центре Евразии, соединяет Китай, Европу и Россию и обеспечивает транспортные пути в Центральную Азию и страны Персидского залива. На сегодняшний день через Казахстан проходят пять железных дорог и шесть международных автомобильных транспортных коридоров. К сравнению, товары из центра Китая в Европу могут быть доставле-

ны в Казахстан по железной дороге всего за 14 дней, а по морю – за 40-60 дней. В этом случае объем перевозок через Казахстан за последние 8 лет увеличился более чем в 5 раз, с 212 тыс. TEU (TEU «двадцатифутовый стандартный контейнер» – единица измерения, используемая в логистике для определения вместимости груза).

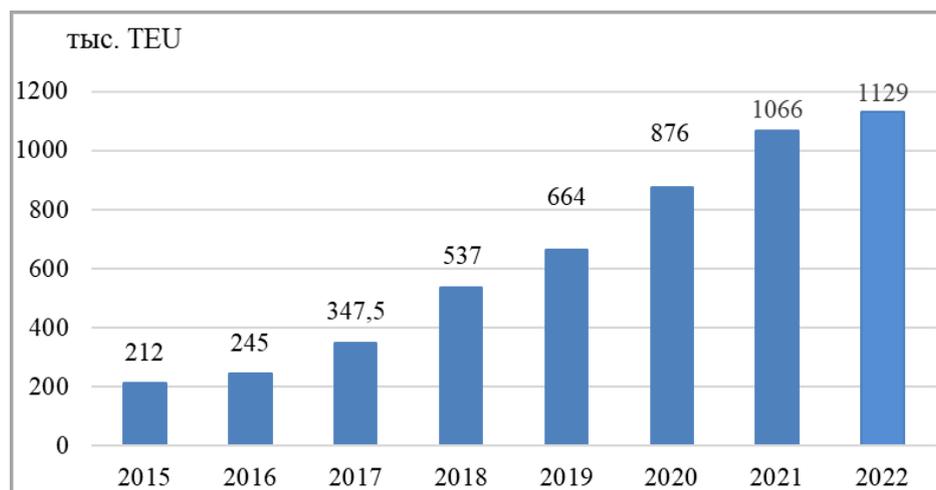


Рисунок 5 – Транзитные контейнерные перевозки через Казахстан с 2015 по 2022 гг.
Примечание: Сформирован на основании произведенных расчетов

В 2016 году через Казахстан транзитом прошло 245 тыс. TEU, что на 35,3 тыс. TEU больше, чем в 2015 году. В 2016 году транзитные доходы Казахстана составили 267 млрд тенге, а объем перевезенных товаров достиг 1,4 млн тонн, увеличившись на 11,6% по отношению к 2015 году. По материалам Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан, в 2016 году на долю транспортного сектора приходилось около 7,8% ВВП, при показателе физического объема 103,8%. На автомобильный и железнодорожный транспорт приходится большая часть перевозимых товаров. В общей сложности контейнеры через территорию Казахстана по всем коридорам в 2017 году составили 347,5 тыс. TEU, что почти в 1,4 раза больше, чем в 2016 года (Geneva, 2019). В 2018 году суммарный объем транзитных грузов по территории Казахстана составил 19,2 млн. тонн, увеличившись на 6% по сравнению с 2017 годом. По информации профсоюза работников транспорта, общий объем транзитных контейнерных перевозок через страну в 2018 году составил 537 тысяч TEU, что на 55% больше, чем в 2017 году (347 тыс. TEU) (Муканова

А., 2022). Как видно из собранных нами данных, транзитный потенциал Казахстана растет год от года. По данным пресс-службы Министерства индустрии и развития инфраструктуры РК 2019, в 2018 году Казахстан заработал на транзитных перевозках более 450 млрд тенге. Также в 2019 году общий объем транзитных контейнерных перевозок через территорию Казахстана увеличился на 23% до 664 тыс. TEU. В 2019 году общий объем грузового транзита через Казахстан составил 19,4 млн тонн: при этом 17,5 млн тонн пришлось на железнодорожный и 1,93 млн тонн – на автомобильный транспорт. Транзит контейнеров является одним из наиболее доходных направлений для АО «Казахстан Темир Жолы» (КТЖ). Транзитные контейнерные перевозки в 2020 году достигли 876 тыс. TEU, увеличившись на 32% по сравнению с 2019 годом (Мамышев Ж., 2020). Общий объем транзита через территорию Казахстана в 2021 году составил 23,8 млн. тонн, что на 4,8% больше, чем в 2020 году. Транзит железнодорожным транспортом составил 21 млн. тонн, рост к предыдущему году составил 1,9%, автомобильным транспортом – 2,8 млн.

тонн (рост на 33%). Общий объем контейнерных перевозок в 2021 году составил 1065,6 млн. ДФЭ, что на 22% больше, чем в 2020 году (Sh A D., Yeryomin D.I., 2020). В 2022 году в транспортном секторе в целом наблюдалась положительная динамика, индекс физического объема перевозок составил 103,9%. Объем транзитных грузов через Казахстан вырос на 12,6%, составив 26,8 млн тонн и достигнув 1,129 млн. TEU. (Рисунок 3). (Карабаев М., 2023).

Заключение

Рассматривая торгово-экономическое сотрудничество между Казахстаном и Китаем, стоит отметить, что это сотрудничество становится все более динамичным. Казахстан и Китай являются важными экономическими партнерами друг друга, что видно по динамике роста объема торговли между двумя странами. Важной и прибыльной областью торгово-экономического сотрудничества между двумя странами остается транспорт. Казахстан является крупной транзитной страной для товаров на пути из Китая в Европу, что приносит хорошие доходы обеим странам и благоприятно влияет не только на развитие окружающего бизнеса, но и на инвестиционное сотрудничество в целом. Таким образом, состояние экономических и торговых отношений является благоприятным благодаря совместным усилиям правительств и компаний двух стран. Однако нельзя исключать, что, несмотря на положительное влияние присоединения Казахстана к Экономическому поясу Нового Шелкового пути на казахстанско-китайские отношения, это присоединение может повлечь за собой и определенные риски, которые пока не очень заметны.

Будущее Центральной Азии во многом зависит от того, как избежать дестабилизирующего влияния со стороны Ближнего Востока и использовать влияние Экономического пояса Нового Шелкового пути в качестве средства интеграции в Азиатско-Тихоокеанский регион, который станет одним из экономических и политических центров 21 века. Развитие экономических отношений между Китаем и Казахстаном в значительной степени является частью нынешней политики глобализации, которая глубоко изменит социальный ландшафт Казахстана. Эта стратегия укрепит историческую роль Казахстана в Экономическом поясе Нового Шелкового пути и поможет ему создать совершенно новый сценарий (Борох О.Н., 1998).

Инициатива НЭППШ открывает большие возможности для развития торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества между странами вдоль исторического Шелкового пути, включая Республику Казахстан. Она стимулирует экономическое развитие стран вдоль Шелкового пути и способствует укреплению транспортной интеграции. Поэтому она окажет большое влияние на интеграцию транспортной и логистической отраслей стран-участниц и будет стимулировать возможность укрепления финансов стран. Это система экономических коридоров, сеть взаимосвязанных инфраструктур, включая создание транспортно-логистической инфраструктуры для обеспечения быстрой доставки товаров и развития межрегионального и межгосударственного сотрудничества в финансовой, научной, гуманитарной и других областях. Концепция «Один пояс, один путь» предлагает возможность последовательной интеграции Евразийского экономического союза и проекта Нового шелкового пути. Результатом такой интеграции станет возрождение исторических транспортных коридоров для политической координации, взаимосвязанной инфраструктуры, бесперебойной торговли, свободного движения капитала и более тесных связей между народами, что соответствует тенденциям глобализации. Главная сила и потенциал НЭППШ заключается в его универсальности. Между Китаем и Европой будет проложена новая сеть модернизированных транспортных маршрутов и новых торговых узлов. Превращение Казахстана в площадку для развития международных отношений через строительство транспортных коридоров, наряду с общими и специфическими социально-экономическими последствиями участия Казахстана в процессе пространственной интеграции экономического пояса, предопределено. Поэтому функционирование Шелкового пути способно трансформировать социально-экономическую ситуацию вдоль его маршрута и оказать позитивное влияние на регионы. Однако развитие и эффективное функционирование самого Шелкового пути зависит от целого ряда факторов, включая институциональные, экономические, организационные, технологические и социальные. Основной вывод проведенного анализа заключается в том, что необходимо постараться максимально учесть национальные интересы Казахстана при реализации проекта НЭППШ и обеспечить прозрачность реализуемых мер, что снизит напряженность в обществе и поможет в полной мере реализовать выгоды и преимущества данного проекта.

Литература

- China-EU – international trade in goods statistics. – 2023. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics
- Geneva. Logistics and Transport Competitiveness in the Republic of Kazakhstan // Economic Commission for Europe. – 2019. – pp. 20-29. DOI: <https://doi.org/10.18356/de0a1668-ru>.
- Petrov A.V., Baynova M.S., Jaerheng J. Features of Russian and Chinese Direct Investments in Kazakhstan // Spatial Economics= Prostranstvennaya Ekonomika. – 2022. – № (1). – С. 148-167.
- Sh A.D., Yeryomin D.I., Zhaxygulova D.G., et al. Information support of overland transit freight traffic through the territory of Kazakhstan // T-Comm-Телекоммуникации и Транспорт. – 2020. – Vol.14(8). – pp.53-59.
- Sit Tsui, Erebus Wong, Lau Kin Chi, Wen Tiejun. One Belt, One Road, China's Strategy for a New Global Financial Order // Monthly Review. – 2017. – Vol. 68(8). – pp 34-36. – DOI: https://doi.org/10.14452/MR-068-08-2017-01_4.
- Thomas M.H.C. The Belt and Road Initiative – the New Silk Road: a research agenda // Journal of Contemporary East Asia Studies. – 2018. – Vol.7 (2). – С. 104-106. – DOI:10.1080/24761028.2019.1580407.
- Toktogulova, D., Zhuang, W. A critical analysis of the Belt and road initiative in Central Asia // International Journal of Managerial Studies and Research. – 2020. – Vol.8. – pp. 42-51.
- Travis Selmier II, W. “Kazakhstan as logistics linchpin in the Belt and Road Initiative.” Kazakhstan's Diversification from the Natural Resources Sector: Strategic and Economic Opportunities. – 2020. – С.173-202.
- Yuhang Duan. Bilateral Trade Between China and Kazakhstan: Challenges and Opportunities in the Context of Belt and Road Initiative Advances in Economics // Business and Management Research. – 2021. – Vol. 166.
- Zalán Márk Maró, Áron Török. China's New Silk Road and Central and Eastern Europe—A Systematic Literature Review // Sustainability. – 2022. – Vol.14 (3). – p.10. – DOI: <https://doi.org/10.3390/su14031801>.
- Zogg B. Kazakhstan: A centrepiece in China's belt and road // CSS Analyses in Security Policy. – 2019. – С. 249.
- Ардак Зебешев. Инвестиционное сотрудничество Казахстана и Китая на текущем этапе. – 2021. [https://kapital.kz/economic/101161/investitsionnoye-sotrudnichestvo-kazahstana-i-kitaya-na-tekushchem-etape.html](https://kapital.kz/economic/101161/investitsionnoye-sotrudnichestvo-kazahstana-i-kitaya-na-tekushem-etape.html)
- Байзакова Г. «Сообщество единой судьбы»: как Казахстан и Китай сотрудничают в рамках инициативы «Один пояс, один путь». – 2022. https://www.inform.kz/ru/soobschestvo-edinoy-sud-by-kak-kazahstan-i-kitay-sotrudnichayut-v-ramkah-itsiatiivy-royas-i-put_a4018029
- Байзакова Г. Объем взаимной торговли между Казахстаном и Китаем бьет исторические рекорды. – 2023. URL: https://www.inform.kz/ru/ob-em-vzaimnoy-torgovli-mezhdu-kazahstanom-i-kitaem-b-et-istoricheskie-rekordy_a4025927
- Бондал К. Товарооборот между РК и Китаем показал исторический рост. – 2021. URL: <https://kapital.kz/economic/94471/tovarooborot-mezhdu-rk-i-kitayem-pokazal-istoricheskiy-rost.html>
- Борох О.Н. Современная Китайская экономическая мысль // Восточная литература. – 1998. – С. 320.
- Дзикович Н.Г. Республика Беларусь в мировой транспортной системе // Социальные факторы инновационного развития экономики. – 2011.
- Карабаев М. Транзит грузов через территорию Казахстана вырос за год на 12,6%. – 2023. <https://kapital.kz/economic/111993/tranzit-gruzov-cherez-territoriyu-kazahstana-vyros-za-god-na-12-6.html>
- Кугатова П.А. ПРИЧИНЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА РЕСПУБЛИКИ КОРЕЯ // Международная научно-техническая конференция молодых ученых БГТУ им. ВГ Шухова, посвященная 300-летию Российской академии наук. – 2022. – С. 475-479.
- Мамышев Ж. Казахстан перетягивает на себя китайский транзит в Европу // Курсив. – 2020.
- Муканова А. Закрепляя позиции транзитного лидера // Казахстанская правда. – 2022.
- Пак Е.В. Участие КНР в инфраструктурном строительстве на территории России и Казахстана. Инициатива «Один пояс, один путь». Российский внешнеэкономический вестник. – 2022. – № (1). – С. 93-105.
- Пак Егор Вадимович. «Участие КНР в инфраструктурном строительстве на территории России и Казахстана. Инициатива «Один пояс, один путь» // Российский внешнеэкономический вестник. – 2021, – № (1). – С. 93-105. doi:10.24412/2072-8042-2021-1-93-105
- Рахметулина Ж.Б., Карипова А.Т. Перспективы сотрудничества между Казахстаном и Китаем в процессе развития транспортного коридора Евразии // Экономические отношения. – 2019. – Том 9. – № 3. – С. 1615-1628. – doi: 10.18334/eo.9.3.40816.
- Султанов Б.К., Султанов Т.Т. Экономический пояс Шелкового пути в контексте региональной безопасности // Алматы: Исследовательский институт международного и регионального сотрудничества Казахстанско-Немецкого университета. – 2017. – С.176.
- Умарова Д.Т. «Обзор социально-экономического развития суверенного Казахстана: 30-Летний Рубеж» Россия: тенденции и перспективы развития. – 2022. – Vol.17(1). – С. 289-294.
- Ху Йи. Сравнительный анализ преимуществ промышленности между Синьцзяном и Казахстаном // Центральная Азия и Восточная Европа–Пекин. – 2005. № 4. – С. 22-26.
- Хуэйнин, Ян Шиди. Определение коннотации, содержание сотрудничества и путь реализации Экономического пояса Шелкового пути // Журнал Яньаньского университета. – 2014. – №36(4). – С. 60-66. – doi:CNKI:SUN:YZXB.0.2014-04-015.
- Цзюй И. Международные транспортные коридоры ЕАЭС-КНР: формирование, развитие и вызовы // Наука и инновации. – 2020. – № 11 (213). – С. 47-53.

References

- Ardak Zebeshev. (2021). Investment cooperation between Kazakhstan and China at the current stage. <https://kapital.kz/economic/101161/investitsionnoye-sotrudnichestvo-kazahstana-i-kitaya-na-tekushchem-etape.html>
- Baizakova G. (2023). The volume of mutual trade between Kazakhstan and China breaks historical records. URL: https://www.inform.kz/ru/ob-em-vzaimnoy-torgovli-mezhdu-kazahstanom-i-kitaem-b-et-istoricheskie-rekordy_a4025927.
- Baizakova G.. (2022). “Community of One Destiny”: How Kazakhstan and China Cooperate in the Belt and Road Initiative. https://www.inform.kz/ru/soobschestvo-edinoy-sud-by-kak-kazahstan-i-kitay-sotrudnichayut-v-ramkah-initsiativy-poyas-i-put_a4018029
- Bondal K. (2021). The trade turnover between the ROK and China has shown historic growth. URL: <https://kapital.kz/economic/94471/tovarooborot-mezhdu-rk-i-kitayem-pokazal-istoricheskiy-rost.html>
- Borokh O.N. (2020). Modern Chinese Economic Thought. Eastern Literature, p. 320.
- China-EU – international trade in goods statistics. (2023). https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics
- Dzikovich N.G. (2011). The Republic of Belarus in the world transport system // Social factors of innovative economic development.
- Egor Vadimovich Pak. (2021). “China’s Participation in Infrastructure Construction in Russia and Kazakhstan. One Belt, One Way Initiative”. Russian Foreign Economic Bulletin, № (1), pp. 93-105. doi:10.24412/2072-8042-2021-1-93-105
- Geneva. (2019). Logistics and Transport Competitiveness in the Republic of Kazakhstan. Economic Commission for Europe, pp. 20-29. DOI: <https://doi.org/10.18356/de0a1668-ru>.
- Hu Yi. (2005). A Comparative Analysis of Industry Advantages between Xinjiang and Kazakhstan. Central Asia and Eastern Europe-Beijing, № 4, pp.22-26.
- Huining, Yang Shidi. (2014). Definition of the connotation, cooperation content and realization path of the Silk Road Economic Belt. Journal of Yan’an University, № 36 (4), pp. 60-66. – doi:CNKI:SUN:YZXB.0.2014-04-015.
- Ju Y. (2020). International transport corridors of EAEC-China: formation, development and challenges. Science and Innovations, Vol.11 (213), pp. 47-53.
- Karabaev M. (2023). Freight transit through Kazakhstan increased by 12.6% for the year. <https://kapital.kz/economic/111993/tranzit-gruzov-cherez-territoriyu-kazahstana-vyros-za-god-na-12-6.html>
- Kugatova, P.A. (2022). PRINCIPLES OF ECONOMIC ROSTAGE OF THE REPUBLIC OF KOREA. International Scientific and Technical Conference of Young Scientists of Russian State Technical University named after V.V. Shukhov devoted to the 300-th anniversary of Russian Academy of Sciences, pp. 475-479.
- Mamyshev J. (2020). Kazakhstan pulls on itself the Chinese transit to Europe. Kursiv.
- Mukanova A. (2020). Strengthening the position of a transit leader. Kazakhstanskaya Pravda.
- Pak E.V. (2022). Participation of China in Infrastructure Construction in Russia and Kazakhstan. The initiative “One Belt, One Road”. Russian Foreign Economic Bulletin, № (1), pp.93-105.
- Petrov A.V., Baynova M.S., Jiaerheng J. (2022). Features of Russian and Chinese Direct Investments in Kazakhstan. Spatial Economics = Prostranstvennaya Ekonomika, № (1), pp. 148-167.
- Rakhmetulina J.B., Karipova A.T. (2019). Prospects for cooperation between Kazakhstan and China in the development of transport corridor of Eurasia. Economic Relations, Vol.9. № 3, pp. 1615-1628. doi: 10.18334/eo.9.3.40816.
- Sh A.D., Yeryomin D.I., Zhaxygulova D.G. (2020). Information support of overland transit freight traffic through the territory of Kazakhstan. T-Comm Telecommunications and Transport, Vol.14(8), pp.53-59.
- Sit Tsui, Erebus Wong, Lau Kin Chi, Wen Tiejun. (2017). One Belt, One Road, China’s Strategy for a New Global Financial Order. Monthly Review, № 68(8), pp. 34-36. DOI: https://doi.org/10.14452/MR-068-08-2017-01_4.
- Sultanov B.K., Sultanov T.T. (2017). The Silk Road Economic Belt in the Context of Regional Security. Almaty: Research Institute of International and Regional Cooperation of Kazakhstan-German University, p.176.
- Thomas M. H. C. (2018). The Belt and Road Initiative – the New Silk Road: a research agenda. Journal of Contemporary East Asia Studies, № 7 (2), pp.104-123. – DOI:10.1080/24761028.2019.1580407.
- Toktogulova, D., Zhuang, W. (2020). A critical analysis of the Belt and Road initiative in Central Asia. International Journal of Managerial Studies and Research, Vol. 8. pp. 42-51.
- Travis Selmier II.W. (2020). Kazakhstan as logistics linchpin in the Belt and Road Initiative. Kazakhstan’s Diversification from the Natural Resources Sector: Strategic and Economic Opportunities, pp.173-202.
- Umarova D.T. (2022). “Review of Socio-Economic Development of Sovereign Kazakhstan: 30-Year Runoff “. Russia: Trends and Development Prospects, Vol.17(1), pp. 289-294.
- Yuhang Duan. (2021). Bilateral Trade Between China and Kazakhstan: Challenges and Opportunities in the Context of Belt and Road Initiative Advances in Economics // Business and Management Research, Vol. 166.
- Zalán Márk Maró, Áron Török. (2022). China’s New Silk Road and Central and Eastern Europe. A Systematic Literature Review, Vol.14 (3), pp.10. – DOI: <https://doi.org/10.3390/su14031801>.
- Zogg B. (2019). Kazakhstan: A centerpiece in China’s belt and road. CSS Analyses in Security Policy, p. 249.