

УДК 339.97

*Кегенбеков Жандос Кадырханович, декан факультета инженерно-экономических наук, к.т.н., доцент, Казахстанско-Немецкий университет (КНУ),*

*e-mail: kegenbekov@dku.kz*

*Бердибекова Жулдыз Рахымбайкызы, магистрант факультета инженерно-экономических наук, Казахстанско-Немецкий университет (КНУ),*

*e-mail: zhuldyz.berdibekova@gmail.com*

*Казахстанско-Немецкий университет (КНУ)*

*050010, г. Алматы, ул. Пушкина, 111*

## **СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ РЕЗУЛЬТАТОВ СТРАТЕГИИ КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ И РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН В ВОЗРОЖДЕНИИ НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ**

*Ключевые слова: инициатива «Один пояс, один путь», транзитный потенциал, инфраструктура, маршрут покрытия.*

*Аннотация. В статье представлен системный анализ китайской и казахстанской политики возрождения Шелкового пути через призму новых инициатив, принятых двумя странами в последнее время. Авторы рассматривают китайскую инициативу «Один пояс и одна дорога», принятую китайским правительством в 2013 году. Авторы отмечают, что Китай уже выделил 250 миллиардов долларов США на развитие новых заводов, железных дорог, трубопроводов, аэропортов и т.д. вдоль автодороги в странах Африки, Юго-Восточной Азии и Центральной Азии и планирует потратить 1 триллион долларов США на эти проекты в течение следующих 10 лет. Описывая китайский подход, авторы обращаются к казахстанской политике, направленной на возрождение торговли древнего Шелкового пути. Авторы утверждают, что у Китая и Казахстана много общего с точки зрения стратегий, принятых для достижения этой цели. В обоснование этого авторы указывают на стратегию «Нурлы жол», которая была запущена правительством Казахстана в ответ на инициативу Китая. Благодаря стратегии «Нурлы жол» ожидается, что реализация Китайской инициативы будет продвигаться в Казахстане гораздо быстрее и эффективнее, чем в других странах Центральной Азии.*

*В совокупности в статье представлен основательный анализ стратегий, принятых правительствами Китая и Казахстана. В целом, статья дает более оптимистичный взгляд на стратегии Китая и Казахстана в отношении Шелкового пути, оставляя впечатление, что реализация стратегии окажет положительное и долгосрочное влияние на экономику стран. Хотя в краткосрочной перспективе всеобъемлющая оценка вызовов, связанных с реализацией стратегии в будущем, роль международных рынков, а также сложная геополитическая ситуация в Евразии в целом, может оказать серьезное влияние.*

Инициатива «Один пояс, один путь» ускорила продвижение таких инфраструктурных проектов, как высокоскоростная железная дорога в Индонезии, железная дорога Китай-Лаос, железная дорога Аддис-Абеба (Эфиопия) – Джибути, железная дорога Будапешт (Венгрия) – Бург (Сербия). Были построены порты Гвадар и Пирей, и в планы входит реализация ряда проектов по присоединению инфраструктуры. В настоящее время формируется интегрированная инфраструктурная сеть, в центре которой находятся экономические коридоры: экономический коридор Китай-Пакистан, экономический коридор Китай-Монголия-Россия и Новый Евразийский континентальный мост. Каркас сети состоит из сухопутных и морских маршрутов и информационных магистралей, опорой этой сети являются железные дороги, порты, трубопроводы и другие важные сооружения.

Следует понимать, что у Китая есть свои экономические приоритеты на евразийском пространстве, которые не всегда будут совпадать с приоритетами России или Казахстана. В рамках проекта «Шелковый путь» Китай, вероятно, будет всячески продвигать широтные коридоры в направлении восток-запад. Меридиональные коридоры «север-юг», которые чрезвычайно важны как для Казахстана, так и для России (направления в Иран, на Ближний Восток и в Индию в будущем; товарная номенклатура – зерно, сельскохозяйственная продукция, удобрения, металлопродукция, машиностроение, нефтехимия менее приоритетны для Китая). Эти коридоры, которые Россия и Казахстан будут стремиться создать по обе стороны Каспийского моря, скорее всего, будут финансироваться, в основном, за счет собственных ресурсов [1].

По мнению экспертов, для Китая новый Шелковый путь – это не просто сеть железных дорог через Евразийский континент, но и множество экономических и стратегических возможностей, начиная от усиления своего влияния в регионе и заканчивая вытеснением Соединенных Штатов с целого континента. Таким образом, если Европа поворачивается к Азии, а не смотрит через Атлантический океан, и если Китаю удастся сблизиться с Россией, Центральной Азией, Восточной Европой и Ближним Востоком, то

американским политикам следует радикально пересмотреть свой традиционный подход к этим регионам и всему миру в целом [2].

Инициатива «Один пояс, один путь» включает в себя два физических маршрута с несколькими промежуточными транспортными узлами, соединяющими Китай с Европой, Африкой и Юго-Восточной Азией. Инициатива будет сконцентрирована на инвестициях в широкий спектр активов, включая порты, автомобильные дороги, железные дороги, аэропорты, электростанции, нефте- и газопроводы, и нефтеперерабатывающие заводы, при этом общая стоимость уже реализованных проектов в азиатском регионе составляет 250 млрд долларов США. Кроме того, ожидается, что правительство Китая в ближайшие 10 лет мобилизует примерно 1 трлн долларов государственного финансирования для финансирования расходов на инфраструктуру в странах, расположенных вдоль дороги «Один пояс, один путь» [3].

Ожидается, что «Один пояс, один путь» окажет положительное влияние на региональную торговлю, сократит затраты на логистику, приведет к заключению новых торговых сделок и будет способствовать развитию новых производственных экспортных центров за пределами Китая. В частности, наибольший импульс роста внешней торговли будет наблюдаться на развивающихся рынках с уровнем развития ниже среднего, включая Бангладеш, Камбоджу, Лаос, Пакистан, Мьянму. Это частично объясняется эффектом низкой базы и благоприятным позиционированием через маршруты покрытия.

В 2000-х годах произошло качественное изменение формата сотрудничества, что потребовало пересмотра многих договорных документов и разработки новых перспектив в изменяющихся условиях нового века. За последние двадцать лет оба государства, Казахстан и Китай, динамично изменились и трансформировались, они стали равноправными участниками многих процессов в новых международных условиях. Новый этап сотрудничества «Один пояс, один путь»: сотрудничество и устойчивое развитие соседних стран характеризует обновление двусторонних стратегий развития, обновление соглашений, новизну действий. Таким образом, новый «Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве» положил начало процессу двусторонних инициатив и договорных соглашений. Стратегия индустриально-инновационного развития Казахстана «Нұрлы жол» диктует развитие новых направлений экономического взаимодействия с внешними партнерами. Казахская программа получила «новое дыхание, новую поддержку нашего великого соседа – Китая» [4].

Особенность «нового этапа всестороннего стратегического партнерства» заключается в том, что казахстанско-китайские отношения, руководствуясь теперь внутренней стратегией, каждые четыре года обновляют общую стратегию партнерства. Отметим, что в национальных стратегиях Казахстана и Китая наблюдается своего рода параллелизм интересов, они порождают новые области взаимодействия и проектного сотрудничества. «Нұрлы жол» соответствует концепции «Один пояс, один путь» – китайская инициатива совместных проектов по созданию «Экономического пояса нового шелкового пути» и «Морского шелкового пути XXI века».

Реализация этой инициативы находилась в фокусе внешней политики Китая в 2015 году, она отражала китайскую политику открытости и сотрудничества в экономической сфере. Для Казахстана проект «Экономический пояс нового шелкового пути» соответствует духу программы «Нұрлы жол», интересам экономического роста и совместной инфраструктурной трансформации региона с Китаем (министр иностранных дел Китая Ван И). Во время Азиатского форума правительство Китая опубликовало «Концепцию и план действий по содействию совместному строительству экономического пояса шелкового пути и Шелкового пути XXI века» [5].

Ожидается, что реализация программы «Один пояс, один путь» в Казахстане будет быстрее, чем в других странах-участниках, благодаря значительному взаимодействию с программой «Нұрлы жол» и оптимизированной правовой и нормативной средой. Большинство проектов «Нұрлы жол» можно рассматривать как часть более широкой системы «Один пояс, один путь», поскольку они напрямую способствуют улучшению инфраструктуры Казахстана и транзитного потенциала ЕС-Азии. Таким образом, экономика Казахстана получит выгоду от реализации программы «Один пояс, один путь» [6].

Уже существенно модернизирована железнодорожная и автомобильная инфраструктура. Оптимизирована нормативно-правовая база инфраструктуры.

Программа «Один пояс, один путь», внедренная правительством Китая для улучшения связи между азиатским, европейским и африканским континентами, как ожидается, увеличит торговые потоки и долгосрочный региональный экономический рост. Инициатива включает в себя два физических маршрута с несколькими промежуточными узлами по пути, соединяющими Китай с Европой, Африкой и Юго-Восточной Азией. Это представляет собой совокупность всех текущих, запланированных и будущих инфраструктурных проектов, сопровождаемых двусторонними и региональными торговыми соглашениями.

«Один пояс, один путь» сосредоточится на инвестициях в широкий спектр активов, включая порты, дороги, железные дороги, аэропорты, электростанции, нефте- и газопроводы, и нефтеперерабатывающие заводы, с общей стоимостью уже реализованных проектов в азиатском регионе. Кроме того, ожидается, что правительство Китая мобилизует приблизительно 1 трлн долларов государственного финансирования в течение следующих 10 лет для финансирования расходов на инфраструктуру в страны вдоль дороги «Один пояс, один путь» [7].

Инициатива обеспечит связь между Азией, Европой и Африкой через пять маршрутов, представляющих собой синергию программ Экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века. Ожидается, что Экономический пояс Шелкового пути соединит Китай с Европой и Ближним Востоком через Центральную Азию и Россию и усилит интеграцию Китая с регионами Юго-Восточной Азии и Южной Азии. Между тем, «Морской шелковый путь XXI века» направлен на улучшение морской инфраструктуры прибрежных портов Китая, связывая страну с Европой через Южно-Китайское море и Индийский океан.

Концентрируясь на вышеуказанных пяти дорогах, «Один пояс, один путь» будет использовать глобальные логистические коридоры, основные города и ключевые порты, чтобы повысить степень сотрудничества между странами-участницами, создав шесть международных экономических маршрутов, включая Новый Евразийский мост, маршруты: Китай – Монголия – Россия, Китай – Центральная Азия – Западная Азия, Китай – Индокитайский полуостров, Китай – Пакистан и Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма [8].

Эта программа была впервые предложена президентом Китая Си Цзиньпином во время его визита в Казахстан в 2013 году, где он подчеркнул концепцию экономического пояса Шелкового пути, направленную на укрепление экономических связей между несколькими регионами. В октябре 2013 года президент Си повторил предложение «Один пояс, один путь» в его выступлении в индонезийском парламенте, указывающее на готовность укреплять сотрудничество со странами АСЕАН и расширение охвата инициативы «Один пояс, один путь» строительством Шелкового пути XXI века на море [9].

Казахстан является одним из крупнейших получателей китайских прямых иностранных инвестиций в Центральной Азии, общий объем которых в конце 2016 года составил 15,2 млрд. долларов США. Основными бенефициарами инвестиций Китая являются транспорт, финансы, горнодобывающая промышленность и производство [10].

Сопряжение ЕАЭС и «Экономического пояса Шелкового пути» даст возможность Казахстану и другим участникам ЕАЭС создать огромную транзитную зону для грузопотоков из Европы в Азию, расширить рынки сбыта их продукции на территории Китая и других азиатских стран. В частности, «Восточные ворота», сухой порт на китайско-казахстанской границе, в настоящее время представляют собой ключевой логистический узел на Новом Шелковом пути. Установка, которая была специально разработана для обработки контейнерных грузов, значительно увеличит транзитные мощности Казахстана, а общая стоимость проекта на сегодняшний день составляет более 230 млн. долл. США. Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» может обрабатывать более 16 000 контейнеров в день, предлагая широкий спектр логистических решений, включая перегрузку грузов, формирование контейнерных поездов и документальное сопровождение. В мае 2017 года в рамках реализации программы «Один пояс, один путь» китайские инвесторы COSCO Shipping и порт Ляньюньган, договорились о дальнейшем развитии инфраструктуры Хоргоса, приобретя 49% акций терминала [11].

Другой ключевой логистический проект, морской порт Курык, расположенный в Мангистауской области, значительно увеличит пропускную способность морского транзита в Казахстане. Ожидается, что порт, обеспечивающий прямую перегрузку с поездов и грузовиков на паромы, будет стимулировать грузовые перевозки в Европу и на Ближний Восток через Азербайджан и Иран. Строительство первого этапа проекта было завершено в декабре 2016 года, и в общей сложности 44 объекта логистики начали свою работу. На сегодняшний день Курык обработал более 400 000 тонн грузов, из которых 1 млн. тонн планируется обработать в 2017 году. Другие основные инфраструктурные проекты в Казахстане, которые могут быть отнесены к «Один пояс, один путь», включают несколько железных дорог (Жезказган-Бейнеу, Аркалык-Шубарколь, Алматы – Шу) и логистические узлы в Нур-Султане и Шымкенте.

В январе 2017 года прибыл первый контейнерный поезд из Китая в Лондон, преодолев расстояние 7500 миль. Он прошел через Казахстан, Россию, Беларусь, Польшу, Германию, Бельгию и Францию, наконец, переход через английский канал в Великобританию. Общая продолжительность поездки составила 18 дней, что означает почти в 2 раза более быстрое время доставки груза по сравнению с морской перевозкой.

Следовательно, ожидается, что отрасли промышленности, которые в основном занимаются транспортировкой или обработкой контейнерных грузов, в среднесрочной перспективе будут опережать экономику Казахстана в целом, причем рост будет превышать рост ВВП. Эти отрасли включают железнодорожные и автомобильные перевозки, логистику и морскую, железнодорожную и автомобильную инфраструктуру.

Прогнозируется, что «Один пояс, один путь» внесет дополнительные инвестиции в ежегодный рост ВВП Казахстана к 2021 году, создав более 200 000 рабочих мест. Кроме того, экономика страны значительно выиграет от продолжающегося улучшения инфраструктуры, при этом общий объем инвестиций достигнет более 7 млрд долларов США в течение следующих пяти лет.

Поскольку инициатива «Один пояс, один путь» приводит к значительным экономическим и геополитическим последствиям в долгосрочной перспективе, существует несколько факторов, ограничивающих потенциал программы:

Изменчивая глобальная макроэкономическая среда привела к снижению курса юаня и последующему снижению валютных резервов Китая, что привело к сокращению притока капитала в страну. В частности, валютные резервы сократились примерно на 1 трлн долл. США с пика в 2014 году, что вынудило правительство Китая принять меры, ограничивающие отток капитала [12].

Это означает, что финансовые возможности и политическая поддержка стран «Одного пояса, одного пути» ухудшились по сравнению с периодом, когда международные резервы Китая испытывали сильный импульс роста.

Ожидается, что инвестиции в инфраструктуру «Одного пояса, одного пути» окажут положительное влияние на региональную торговлю, сократив затраты на логистику, привлекая новые торговые сделки и способствуя развитию новых производственных экспортных центров за пределами Китая. В частности, самый сильный импульс в росте внешней торговли будет наблюдаться на развивающихся рынках с уровнем развития ниже среднего, включая Бангладеш, Камбоджу, Лаос, Пакистан, Мьянму. Это частично объясняется эффектом низкой базы и благоприятным расположением по маршрутам покрытия [13].

Кроме того, в стремлении увеличить объем операций, деноминированных в юанях на мировых рынках, Китай заключил соглашения о валютном свопе с 21 государством «Одного пояса, одного пути», с общей суммой непогашенных кредитов от Банка развития Китая и Экспортно-импортного банка Китая, крупнейшего банка в Китае, в страны на сумму 200 млрд. долларов США. Между тем, три государственных банка: Банк Китая, Промышленно-коммерческий банк Китая и Строительный банк Китая планируют профинансировать более 1000 проектов, связанных с проектом «Один пояс, один путь», предоставив более 500 млрд долларов США в виде кредитов и инвестиций в акционерный капитал [14].

Ожидается, что большинство стран «Одного пояса, одного пути» получат выгоду от значительных расходов на инфраструктуру и последующего повышения эффективности. Тем не менее, страны, которые непосредственно не участвуют в программе «Один пояс, один путь», все равно получают выгоду от растущих инвестиций Китая в основной капитал.

На отраслевом уровне значительные инвестиции в инфраструктуру в рамках инициативы «Один пояс, один путь» приведут к побочным эффектам в виде дополнительного спроса на строительные материалы и услуги. В частности, развивающиеся страны в Азии, как ожидается, к 2020 году будут тратить 776 млрд. долларов США в год на финансирование инфраструктурных проектов, создавая спрос более, чем на 580 млн. тонн цемента (основываясь на исторических корреляциях с инвестициями в основной капитал в регионе), что составляет более 25% производства цемента в Китае. Средний объем производства цемента на душу населения составлял 380 кг в Юго-Восточной Азии и 300 кг в Центральной Азии, что меньше среднего мирового показателя в 600 кг и 1800 кг в Китае и подразумевает значительный потенциальный спрос. Проект «Один пояс, один путь» также может повысить спрос на 272 млн тонн стали, отражая ежегодный рост на 5% к 2020 году, поскольку примерно 34 тонны металлопродукции может быть использовано на каждый миллион долларов инвестиций в железные дороги. Ожидается, что это поддержит показатели строительного и производственного секторов региона, стимулируя экономический рост [15].

Таким образом, есть много вопросов об устойчивости китайского «Одного пояса, одного пути» и его экономическом успехе. Весьма неправдоподобно, что китайские банки смогут превзойти своих международных конкурентов с точки зрения эффективного распределения ресурсов. Сами китайские инвесторы жалуются на невыполненные контракты и высокий уровень коррупции; как и все иностранные инвесторы, они, очевидно, не застрахованы от проблем региона.

Во-первых – отсутствие координации с другими донорами: несмотря на громкие заявления Пекина о многосторонности, финансовые механизмы «Одного пояса, одного пути» плохо интегрированы с механизмами других многосторонних финансовых институтов. Второе – отсутствие прозрачности в процессе предоставления помощи: поскольку Китай не является членом Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), он не обязан соблюдать требования и рекомендации ОЭСР в отношении международной помощи. Кроме того, Китай, как правило, предоставляет иностранным правительствам займы в обмен на право добывать полезные ископаемые, способствуя модели «хищной помощи», которая захватывает иностранные ресурсы и подчиняет страны-партнеры, привязывая их к роли экспортеров сырья. И последнее, но не менее важное: большая часть средств, введенных Китаем в Центральную Азию, никогда не покидает китайскую систему: кредит, предоставленный китайским банком правительству Центральной Азии, реинвестируется в китайскую компанию, которая получила контракт, поставки китайского оборудования и китайской рабочей силы в Центральную Азию для реализации проекта.

#### Список литературы:

[1] ИА «Синьхуа»: <http://russian.cri.cn/841/2015/03/24/1s543150.html> (дата обращения: 12.05.2018).

[2] В январе-марте с.г. внешний товарооборот Китая со странами «пояса и пути» составил 236 млрд. // Агентство Синьхуа: <http://russian.cri.cn/941/2015/04/28/1s546680.html> (дата обращения: 10.05.2018).

- [3] Новый Шёлковый путь: стратегические интересы России и Китая. Интервью с директором Центра по изучению России и Центральной Азии Фуданьского университета, Шанхай. РСМД, 12.2013. URL: [http://russiancouncil.ru/inner/?id\\_4=2883](http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883) (дата обращения: 15.05.2018).
- [4] Дергачев В. Будет ли Евразийский союз частью китайского суперпроекта? URL: [http://dergachev.ru/analit/he\\_Great\\_Silk\\_Road/04.html](http://dergachev.ru/analit/he_Great_Silk_Road/04.html) (дата обращения: 13.05.2018).
- [5] Нұрланова Н.К., Қалиева А.Б. Қазақстандағы транзиттік потенциалды дамытудың жаңа мүмкіндігі // ҚазҰУ Хабаршысы. Халықаралық қатынастар және халықаралық құқық сериясы. №2(70). 2015.-С.206-211
- [6] Западная Европа – Западный Китай. Международный транзитный коридор. URL: <http://europe-china.kz> (дата обращения: 14.05.2018).
- [7] Стратегия развития АО «НК «КТЖ» до 2020 года, 2010 г.
- [8] Государственная программа инфраструктурного развития «Нурлы Жол» на 2015-2019 годы
- [9] Назарбаев Н.А. «Новая экономическая политика «Нурлы Жол» – путь в будущее» [Электронный Ресурс]: Послание Президента Р.К.- г. Астана
- [10] Официальный сайт программы ТРАСЕКА [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.trasesa-org.org/ru/strany>.
- [11] Тарасенко П. «В ШОС поддерживают проект Экономический пояс Шелкового пути» /Тарасенко П./Газета «Коммерсант»–2014.
- [12] Лазарев В.А., Воронов В.И. Трансграничная логистика в Таможенном союзе России, Белоруссии и Казахстана : учебное пособие: Гриф УМО по образованию в области менеджмента для студентов высших учебных заведений, обучающихся по направлению «Менеджмент» – 080200 / Государственный университет управления, Институт управления на транспорте, в индустрии туризма и международного бизнеса ГУУ. – М.: ГУУ. 2013. – 173 с.
- [13] Бектиярова И. Проект Новый Шелковый путь–драйвер глобального транзита /Бектиярова И./Газета «Панорама» г. Астана. – 2013.
- [14] Ватутин С.И. Экономический коридор – Новый Шелковый путь / Ватутин С.И // Журнал «Translogistics-2012.
- [15] Изъюрова Л. Новый Шелковый путь/Изъюрова Л./Газета «Транспорт России»– 2014.

## COMPARATIVE ANALYSIS OF THE RESULTS OF THE STRATEGY OF THE CHINESE PEOPLE'S REPUBLIC AND THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN IN THE REVIVAL OF A NEW SILK ROAD

**Kegenbekov Zhandos K.**, *Dean of the Engineering and Economic Sciences Department, Candidate of Engineering Sciences, Associate Professor, Kazakh-German University (KNU),*  
e-mail: [kegenbekov@dku.kz](mailto:kegenbekov@dku.kz)

**Berdibekova Zhuldyz R.**, *undergraduate of the Engineering and Economic Sciences Department, Kazakh-German University (KNU),*  
e-mail: [zhuldyz.berdibekova@gmail.com](mailto:zhuldyz.berdibekova@gmail.com)  
111, Pushkin st, Almaty, 050010

Key words: «One Belt, One Road» initiative, transit potential, infrastructure, coverage route.

*Abstract. The article presents a systematic analysis of the China's and Kazakhstan's policies towards reviving the Silk Road through the prism of the new initiatives adopted by the two countries recently. At first, the authors scrutinise the China's «One Belt and One Road» initiative adopted by the China's government in 2013. The authors consider that China has already committed 250 billion USD into the development of new factories, rail roads, pipelines, airports etc. along the road in countries in Africa, South-East Asia and Central Asia and is expected to spend 1 trillion USD onto these projects during the next 10 years. Following the depiction of China's approach the author turns to the Kazakhstani's policies aimed at reviving the ancient Silk Road trade. The authors claim that China and Kazakhstan have many commonalities in terms of strategies adopted toward this goal. To substantiate this point, the authors point to the strategy «Nurly Zhol» which was launched by the Kazakh government in response to China's BRI initiative. Due to the Nurly Zhol policy – so the authors - the implementation of China's BRI is expected to progress much faster and more effectively in Kazakhstan than in other Central Asian countries.*

*Taken together the article provides a solid analysis of the strategies adopted by the governments of China and Kazakhstan respectively. Overall, the article provides a more optimistic view of Chinese and Kazakh strategies towards the Silk Road, leaving the impression that the implementation of the strategy is set to have positive and lasting effect on countries' economies. Although this impression might be correct in a short term perspective, a more nuanced and comprehensive assessment of the challenges associated with the implementation of the strategy in future, the role of international markets, as well as the complex geopolitical situation in wider Eurasia could have benefited the article.*

### References:

- [1] The Xinhua News Agency: <http://russian.cri.cn/841/2015/03/24/1s543150.html> (Available at: 12.03.2019).
- [2] V yanvare-marte s.g. vneshnij tovarooborot Kitaya so stranami «poyasa i puti» sostavil 236 mlrd. // Agentstvo Sin'hua: <http://russian.cri.cn/941/2015/04/28/1s546680.html> (data obrashcheniya: 10.05.2018).

- [3] Novyj Shelkovyj put': strategicheskie interesy Rossii i Kitaya. Interv'yu s direktorom Centra po izucheniyu Rossii i Central'noj Azii Fudan'skogo universiteta, SHanhaj. RSMD, 12.2013.URL: [http://russiancouncil.ru/inner/?id\\_4=2883](http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=2883) (data obrashcheniya: 15.05.2018).
- [4] Dergachev V. Budet li Evrazijskij soyuz chast'yu kitajskogo superproekta? URL: [http://dergachev.ru/analit/he\\_Great\\_Silk\\_Road/04.html](http://dergachev.ru/analit/he_Great_Silk_Road/04.html) (data obrashcheniya: 13.05.2018).
- [5] Nurlanova N.K., Kalieva A.B. Kazakstandagy tranzittik potencialdy damytudyn zhana mumkyndygy // KazUU Habarshysy.Halykaralyk katynastar zhane halykaralyk kukyk seriyasy. №2(70).2015.-S.206-211
- [6] Zapadnaya Evropa – Zapadnyj Kitaj. Mezhdunarodnyj tranzitnyj koridor. URL: <http://europe-china.kz> (data obrashcheniya: 14.05.2018).
- [7] Strategiya razvitiya AO «NK «KTZH» do 2020 goda, 2010 g.
- [8] Gosudarstvennaya programma infrastruktornogo razvitiya «Nurly ZHol» na 2015-2019 gody
- [9] Nazarbaev N.A. «Novaya ekonomicheskaya politika «Nurly ZHol» – put' v budushchee» [Elektronnyj Resurs]: Poslanie Prezidenta R.K.- Astana
- [10] Oficial'nyj sayt programmy TRASEKA [Elektronnyj resurs] – Rezhim dostupa: <http://www.traceca-org.org/ru/strany>.
- [11] Tarasenko P. «V SHOS podderzhivayut projekt Ekonomicheskij poyas Shelkovogo puti» /Tarasenko P.//Gazeta «Kommersant»–2014.
- [12] Lazarev V.A., Voronov V.I. Transgranichnaya logistika v Tamozhennom soyuze Rossii, Belorussii i Kazahstana : uchebnoe posobie: Grif UMO po obrazovaniyu v oblasti menedzhmenta dlya studentov vysshih uchebnyh zavedenij, obuchayushchihsya po napravleniyu «Menedzhment» – 080200 / Gosudarstvennyj universitet upravleniya, Institut upravleniya na transporte, v industrii turizma i mezhdunarodnogo biznesa GUU. – M.: GUU. 2013. – 173 s.
- [13] Bektiyarova I. Proekt Novyj Shelkovyj put'-drajver global'nogo tranzita /Bektiyarova I//Gazeta «Panorama» g. Astana. – 2013.
- [14] Vatutin S. I. Ekonomicheskij koridor-Novyj Shelkovyj put'/Vatutin S.I.//ZHurnal «Translogistics-2012.
- [15] Iz'yurova L. Novyj Shelkovyj put'/Iz'yurova L.//Gazeta «Transport Rossii»– 2014.

Статья поступила в редакцию 30.10.2019 г.