

УДК 339.97

DOI: <https://doi.org/10.37890/jwt.vi67.198>

Роль республики Казахстан в проекте «Один пояс и один путь»

Г.А. Искаков¹

Ж.К. Кегенбеков¹

¹*Казахстанско-Немецкий Университет (КНУ), г. Алматы, Казахстан*

Аннотация. Идея проекта Нового Шелкового Пути (также инициатива Один пояс и один путь (Belt Road Initiative - BRI)) была предложена председателем Китайской Народной Республики Си Цзиньпином осенью 2013 г. на публичных выступлениях в Казахстане (Экономический пояс Шелкового пути (ЭППШ)) и Малайзии (Морской Шелковый путь XXI века). Основной целью данного проекта является создание современной транспортной инфраструктуры в Евразии с целью оптимизации перевозок между Азией и Европой. С тех пор идет активное развитие данного проекта, включая области строительства и оптимизации транспортной инфраструктуры, интеграции проекта в экономику стран участниц, подписание различных соглашений по проекту между участниками, а также налаживание международных отношений между КНР и странами-участницами проекта ЭППШ. Данный проект можно назвать глобальным, и для Казахстана он является важным с экономической и политической точки зрения, т.к. географическое положение Казахстана предопределяет его значимость в области основных направлений для развития данного проекта. В связи с этим важно выявить причины определения Республики Казахстан как важного участника проекта, а также рассмотреть участие страны в построении и развитии данного проекта. В данной статье рассматривается проект Один пояс и один путь, участие Казахстана в данном проекте (экономика, политика и логистика) и потенциальные результаты его реализации для Казахстана.

Ключевые слова: Один пояс и один путь, Экономический пояс Шелкового пути, транспортная инфраструктура, геополитика.

Role of Kazakhstan in a Belt and Road Initiative project

Gabit A. Iskakov¹

Zhandos K. Kegenbekov¹

¹*Kazakh-German University (KNU), Almaty, Kazakhstan*

Abstract. The idea of the New Silk Road project (also Belt and Road Initiative – BRI) was first pitched in 2013 by the President of the People's Republic of China (PRC) Xi Jinping. This project contains the Silk Road Economic Belt as well as the 21st Century Maritime Silk Road. The main goal of this project is the creation a modern transport infrastructure in Eurasia, in order to optimize shipping of goods between Asia and Europe. Since then, this project has been in an active development that involves building and optimization of the transport infrastructure, integration of the project into the economy of the involved countries, signing agreements and deals between the countries and also improving the relationship between PRC and countries-participants of this project. Because this project is considered global and international for Eurasia, Kazakhstan views it as an important for the political and economical state of the country. The geographic position of the country makes it one of the most important participants of the project. This factor makes it important to identify other reasons behind this idea of Kazakhstan being an important destination of economical investment of PRC. Other important objectives are role and involvement of Kazakhstan in the development of the BRI project. This article reviews the Belt and Road Initiative project, how Kazakhstan is involved in this project and its role in it in the economical, political and logistical areas. The results of the implementation of the project is also present in this article.

Keywords: Belt and Road Initiative, Silk Road Economic Belt, transport infrastructure, geopolitics.

Проект «Один пояс и один путь»

В проекте «Один пояс и один путь» заинтересованы многие страны евразийского континента. Суть данного проекта заключается в строительстве и организации целой системы в ряде евразийских государств в сферах транспорта, логистики, производства, финансов и т.д. Проект «Один пояс и один путь» основан на глобальном сотрудничестве между государствами и интеграции ряда областей экономики в общую систему. План данного проекта состоит в соединении крупных городов Китая со странами Центральной, Юго-Восточной и Южной Азии, Среднего Востока, Европы и Африки. Для Китайской Народной Республики проект «Один пояс и один путь» является платформой для укрепления сотрудничества и дружеских отношений с ключевыми партнерами страны.

В своем выступлении в сентябре 2013 г. в Назарбаев Университете в г. Астана (совр. Нур-Султан) перед преподавателями и студентами, председатель Китайской Народной Республики Си Цзиньпин выдвинул инициативу китайской стратегии «Экономический пояс Шелкового пути» [1]. Позже, в октябре того же года, председатель КНР Си Цзиньпин, выступая в парламенте Индонезии, изложил концепцию «Морского Шелкового Пути 21 века». Таким образом, была образована инициатива глобального Трансевразийского проекта КНР «Один пояс и один путь». Данный проект был вызван желанием КНР оптимизировать сухопутные транспортные потоки из Китая, развить внутренние районы страны на западе, осуществить интеграцию в мировую экономику и развить внешнеполитические отношения с Евразийскими странами. На данный момент КНР является одним из главных партнеров для развивающихся стран Центральной и Юго-Восточной Азии, и данный проект только укрепит уже исторически сложившееся сотрудничество данных государств не только политически, но также культурно и экономически.

«Один пояс и один путь» предполагает взаимовыгодное сотрудничество между всеми участниками проекта, что позволит создать единую систему, контролирующую весь процесс формирования и прохождения транспортных потоков на территории стран- участников данного глобального проекта. На данный момент в данном проекте заинтересованы многие евразийские страны; правительство КНР инвестирует в строительство транспортной инфраструктуры ее соседей, что способствует ускоренному развитию данного проекта.

Так, в апреле 2019 года в Пекине состоялся второй форум, посвященный проекту «Один пояс и один путь». На данный саммит прибыли многие главы государств Евразийского континента, в том числе и первый президент Республики Казахстан Нурсултан Назарбаев. Также в форуме принимали участие главы Российской Федерации, Республики Беларусь, Азербайджана, Грузии, Узбекистана, Пакистана, Италии, а также главы других евразийских государств. Представители Германии и Франции также приняли участие в данном съезде. Масштаб и значимость данного проекта подчеркивается заинтересованностью большого количества государств в будущем данной глобальной китайской программы. Во время второго форума в Пекине участники саммита заключили 283 соглашения на общую сумму в более \$64 млрд [2].

Суть концепции «Один пояс и один путь» заключается в “пяти связующих элементах” – политическое согласование, единая инфраструктурная сеть, беспрепятственные торговые связи, свободные валютно-финансовые потоки, дружба и взаимопонимание между народами [3]. На этой основе предполагается продвижение делового сотрудничества, способствование политическому взаимодействию, экономической интеграции, культурной толерантности.

С политической точки зрения проект «Один пояс и один путь» несомненно, является выгодным как для КНР, так и для стран Европейского союза. В нынешней мировой политической обстановке Китай выступает гарантом стабильности и процветания, в связи с чем данный проект встречает сопротивление со стороны США и их союзников в Азии: Японии, Южной Кореи и Филиппин. Новая политика США по отношению к КНР, включая повышения пошлин на ввозимые в США товары китайского производства, вызывают контрмеры от Китайского правительства в виде ответного повышения пошлин на американские товары [4]. В этой ситуации данный проект Нового Шелкового пути поможет Китаю нарастить преимущества на евразийском рынке и вытеснить оттуда США и их стратегических партнеров.

Казахстан в проекте Нового Шелкового пути

Географическое положение Казахстана является одним из ключевых факторов, повлиявших на определение направления, в котором страна движется в области экономики и политики. Находясь в самом центре Евразийского континента, Казахстан имеет большой потенциал для становления континентальным мостом между Европой и Азией, западом и востоком. Казахстан, находясь в среднеазиатском регионе, исторически имел связи с крупными евразийскими империями: Россией, Китаем и с ведущими странами Южной Азии и Ближнего Востока. Также, благодаря большой площади страны, общей границы с Китаем и Россией, а также благодаря доступу к Каспийскому морю, Казахстан на сегодняшний день является ведущим игроком в Центральной Азии.

Для Казахстана данный проект является выгодным как с экономической, так и с геополитической точки зрения. Не имея выхода к морю, наша страна должна наращивать сотрудничество с соседями – Россией, Китаем и Ираном, которые являются ведущими экономиками мира. Именно поэтому Казахстан столь заинтересован в проекте «Один пояс и один путь». На данный момент наша страна уже находится в Евразийском экономическом союзе. Китайская сторона также выразила интерес в сотрудничестве между уже существующими евразийскими проектами. Это позволит иметь менее затратный выход китайских товаров на рынок Евросоюза.

В связи с этим перед Казахстаном стоит цель максимальной оптимизации транспортной инфраструктуры страны. На данный момент через территорию Казахстана проходят несколько международных автомобильных, железнодорожных и трубопроводных коридоров (ТРАСЕКА, Западная Европа-Западный Китай). По программе Экономического пояса Шелкового пути планируется состыковка данных коридоров с магистралями и железными дорогами Китая. Казахстан фактически включил план Экономического пояса Шелкового пути в программу своей экономики. Для Казахстана это несомненно важнейший проект, который в долгосрочной перспективе позволит модернизировать экономику и политические отношения с соседними странами, а также стать главным транспортно-логистическим хабом Евразии.

Это потребует от Казахстана наличия современной транспортной инфраструктуры. Так, первый президент Республики Казахстан Нурсултан Назарбаев в своем послании народу Казахстана в 2018 году заявил, что разработка и улучшение транспортной инфраструктуры страны является одной из главных задач, стоящих перед нашей республикой [5].

Для Казахстана выделяется ряд преимуществ этой стратегии, к ним можно отнести:

- преимущество концепции развития. Подразумевается, что в отличие от российских и американских геополитических проектов, китайский открыт для большого количества стран и несет существенные выгоды;

- географическое преимущество, поскольку сам Казахстан в силу соседства нуждается в развитии транспортно-логистической инфраструктуры;
- преимущество традиций, так как Шелковый путь в силу исторических аналогий воспринимается руководством страны положительно;
- помощь стран Кавказского региона, которые также надеются на реализацию китайского проекта с их участием. Прежде всего, имеются в виду ожидания по «морской ветке» Экономического пояса Шелкового пути через порт Актау, с которым уже соединена качественная сухопутная инфраструктура, а также идет активное строительство веток для расширения возможностей.
- финансовое преимущество, за счет которого Китай сможет активно участвовать в транспортных проектах, вкладывая средства, тем самым закрепляя свою долю во владении. Здесь, собственно, важно даже не само наличие финансов, а создание ситуации, когда Казахстан будет зависеть от новых потоков финансирования.

Китайское участие в развитии проекта в Казахстане

КНР активно инвестирует в экономику Казахстана и по-прежнему является главным стратегическим партнером страны, наряду с Российской Федерацией. В период с 2015 по 2018 годы были реализованы 12 совместных казахстанско-китайских проектов на общую сумму в \$3,8 млрд [4]. Китайская сторона заинтересована в реализации данного проекта в Казахстане. Отношения Казахстана и Китая носят стратегический характер, что подтверждено рядом соглашений: Совместной декларацией о развитии всестороннего стратегического партнерства между Китайской Народной республикой и Республикой Казахстан от 13 июня 2011 года и Совместной декларацией Китайской Народной Республики и Республики Казахстан о дальнейшем углублении всестороннего стратегического партнерства от 7 сентября 2013 года [6].

Страны поддерживают инициативы друг друга на всех международных площадках, в числе которых СБ ООН, ШОС, СВМДА. Казахстан первым поддержал инициативу китайского лидера по налаживанию Экономического пояса Шелкового пути, а также создание новых политических и экономических институтов взаимодействия и трансформации международного порядка. Казахстан одним из первых инициировал собственную национальную программу «Нурлы Жол» для состыковки ее с инициативой Экономического пояса Шелкового пути [7].

Строительство Экономического пояса Шелкового пути предполагается не только в транспортно-логистической отрасли, но и в несырьевых отраслях экономики. Главная задача этого проекта, заявляемая Китаем – организовать слияние региональных экономик на политическом и юридическом уровне.

Пассажирские перевозки также считаются важной отраслью для китайской стороны. Так, планируется создать железнодорожную инфраструктуру, позволяющую запускать пассажирские линии от г. Урумчи до городов Алматы, Бишкек, Нур-Султан [8]. В планах китайской стороны также запустить пассажирские поезда, соединяющие западные районы Российской Федерации с западными районами КНР.

Еще одно направление, которое также может поспособствовать расширению сотрудничества между Казахстаном и Китаем в рамках реализации проекта Экономического пояса Шелкового пути – крупные водные и экологические проекты, необходимость в которых ощущается как в Китае, так и в Центральноазиатском регионе. Кроме того, именно в области экологии открываются перспективы для создания механизма научно-технических достижений в производство. Здесь же в качестве отдельного направления можно говорить и о практической реализации идеи создания энергетического клуба, а в перспективе – формирования единого энергетического пространства в Азиатском регионе [6].

Помимо этого, идет активная работа по сопряжению «Одного пояса и одного пути» и Евразийского экономического союза, которая стартовала после подписания

«Совместного заявления от 8 мая 2015 года о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса проекта Шелкового пути [1].

Также с момента создания инициативы «Один пояс и один путь» стали выявляться различные недостатки и последствия данной инициативы. КНР обвиняют в попытке вовлечения стран-участников проекта в долговую зависимость от Китая. Правительство КНР инвестирует большие денежные суммы в экономику стран Средней и Юго-Восточной Азии, о чем обеспокоены западные эксперты, считающие, что Китай несомненно будет ожидать результаты от данных инвестиций. Так, под вопросом участие в проекте таких стран как Монголия, Кыргызстан, Таджикистан, Пакистан, Черногория, Лаос и Мьянма [8].

Зачастую проект подвергается критике в первую очередь за то, что он, как считают многие аналитики, направлен скорее на развитие экономики КНР и западных районов страны, нежели чем на всеобщую выгоду. Участие остальных стран необходимо Китаю, но для правительства Си Цзиньпина есть множество других путей. Отмечается, что уровень коррупции при заключении сделок по данному проекту все еще остается на высоком уровне. Так, проблеме коррупции посвятили отдельное выступление на втором форуме, посвященном проекту [3].

Внешняя и внутренняя политика Китайской Народной Республики также пошатнула ее репутацию, что может сказаться на будущем проекта. Так, от участия во втором форуме посвященном проекту «Один пояс и один путь» отказалась Турция, руководство которой негативно высказывалась о действиях Китая в Синцзяне. Представительство Польши также отказалось от участия в форуме, что было вызвано активностью китайского конгломерата Huawei, когда двое его сотрудников были арестованы в Польше по обвинению в шпионаже в пользу КНР [4]. Главный союзник КНР в Южной Азии Пакистан, также отмечает ухудшение отношений с Китаем.

Тем не менее, несмотря на критику проекта, страны-участники все еще возлагают большие надежды на «Один пояс и один путь». Премьер-министр Малайзии, который в прошлом критиковал проект, заявил, что проект «Один пояс и один путь» все еще остается платформой для сотрудничества между странами на Евразийском континенте [9]. Для многих стран Европы, Азии и Африки данный проект все еще остается значимым и необходимым.

Инфраструктура проекта на территории Казахстана

Через территорию Казахстана проходят несколько маршрутов Нового Шелкового пути [10]. В частности, это:

- Центральный коридор Экономического пояса Шелкового пути: Ляньюньгань – Урумчи – Достык/Хоргос – Астана – Актобе – Казань – Москва – Минск – Брест. На данный момент данная сухопутная магистраль считается самой короткой магистралью, соединяющей Китай и Европу. Преимуществом данного коридора, помимо уменьшенного времени составов в пути, является прохождение большей части пути в одной транзитной зоне – Евразийском Экономическом союзе. Наличие современного перегрузочного пункта с большой пропускной способностью на границе Казахстана и Китая – станции Хоргос позволит уменьшить затрачиваемое время на перестановку вагонов на другую колею. Далее состав проходит через территорию Казахстана, России и Беларуси в одной таможенной зоне. Маршрут продолжается до перегрузочного пункта в городе Брест, на границе с Польшей, где состав переставляется на европейскую колею и попадает на европейский рынок. На данный момент этот маршрут рассматривается как самый оптимальный маршрут в проекте Нового Шелкового Пути;
- Южный коридор Экономического пояса Шелкового пути: Ляньюньгань – Урумчи – Хоргос – Алматы – Бишкек – Шымкент – Ташкент – Тегеран –

Стамбул. Данный маршрут позволяет соединить портовые города восточного Китая и города Средней Азии с последующим выходом к Черному морю. Данный маршрут считается более быстрым для прохождения составов с конечным пунктом в Черном и Средиземном море, по сравнению с традиционным маршрутом через Индийский океан и Суэцкий канал. Также данный путь расширит сотрудничество Ирана и Китая в сфере добычи и распределения энергоресурсов в регионе, что позволит обеспечить слаборазвитый запад Китая необходимыми сырьевыми ресурсами из Центральной Азии и энергетическими ресурсами из Ирана;

- проект ТРАСЕКА, который объединяет страны Центральной Азии, Закавказья и Восточной Европы планируется интегрировать в Экономический пояс Шелкового пути. Железнодорожная магистраль из Западного Китая, проходя через Хоргос, до Морского порта Актау на данный момент практически введена в эксплуатацию. Далее, в порту Актау составы перегружаются на суда, откуда они плывут в азербайджанский порт Баку. Из Баку состав движется к побережью Черного моря в Грузии. В портах Грузии (Батуми, Поти) суда плывут к турецким портам, откуда они далее могут направляться в Европу по скоростным магистралям, а также в украинские порты на Черном море; Проект ТРАСЕКА изначально встречал сопротивление России, так как шел в обход ее территории. Однако к проекту присоединились, помимо стран Закавказья и Центральной Азии, также, Молдавия, Украина, Монголия, Турция, Румыния, Болгария и Иран. Данный проект считается одним из крупнейших проектов в сфере взаимодействия видов транспорта. Высокие логистические издержки интермодальных перевозок по плану должны быть устранены путем использования одного провозного документа на всем пути маршрута.
- скоростная автомагистраль «Западная Европа – Западный Китай». Данный транспортный коридор проходит через территорию Казахстана, соединяя Санкт-Петербург на северо-западе и порт Ляньюньгань на востоке. Протяженность данной магистрали составляет 8445 км. Китайская часть дороги уже построена. Казахстанская часть готова к эксплуатации и ожидается ее открытие в начале 2020-х гг. Однако Российская сторона все еще не закончила свою часть пути, и ожидается запуск данной автомагистрали до 2030 года;
- также к прочим проектам и маршрутам можно отнести проект «Север-Юг», который выступает альтернативным маршрутом для прохождения грузов из Северной и Западной Европы в страны Южной Азии. В данном проекте принимают участие Россия, Казахстан, Азербайджан, Туркменистан и Иран. Суть его заключается в организации маршрута из Санкт-Петербурга до Тегерана и дальше к персидским портам в Индийском океане. Планируется активное использование Каспийских портов. Согласно плану, этот маршрут позволит значительно сократить время в пути, по сравнению с нынешним маршрутом, проходящим через Суэцкий канал [11].

Данные сухопутные маршруты являются принципиальными магистралями, соединяющими Евросоюз и высокоразвитые районы Китая [12]. Это связано с особенностями географического района Центральной Азии, политическими и экономическими составляющими стран данного региона, а также сокращение времени перевозки грузов в Евразии по направлению Восток-Запад и наоборот. Благодаря данным особенностям Казахстан является главной транзитной областью между Китаем и Европой, также благодаря стабильной политической ситуации в стране и партнерских отношениях Казахстана как с Китаем, так и с другими соседями (Россия, Закавказье, Центральная Азия). Возможность экономического сотрудничества и расширения на территории Казахстана, существующая

транспортная база и логистическая сеть в стране, также положительно влияют на развитие проекта «Один пояс и один путь» в Казахстане.

Заключение

Проект «Один пояс и один путь» является глобальным экономическим и политическим проектом. В нем участвуют более 120 стран мира [13]. При этом Казахстану отводится важная роль в данной инициативе. Играя главную роль в проекте Экономического пояса Шелкового пути, Казахстан четко отслеживает вероятные положительные и отрицательные эффекты данного проекта для Республики Казахстан.

Главным положительным результатом реализации проекта «Один пояс и один путь» для Казахстана является превращение страны в крупный транспортно-логистический хаб на Евразийском континенте [14]. В рамках этого можно заявить, что все дороги ведут в Казахстан. Через территорию страны проходят три коридора Нового Шелкового пути, а также коридор ТРАСЕКА, маршрут проекта «Север-Юг». Уникальное географическое положение и разумная политика позволяют Казахстану занять важную нишу в области международной логистики. Активное развитие транспортной инфраструктуры и способствование оптимизации технического обеспечения объектов инфраструктуры позволяет Казахстану встать на путь расширения экономики в мировом масштабе.

Несмотря на невозможность реализации подобного проекта без значительных рисков, Казахстан уверенно чувствует себя в этой новой экономической реальности. Наша страна является ключевым участником данного проекта, положительные эффекты значительно перевешивают негативные, а возможность реализации огромного транзитного потенциала Казахстана позволяет считать проект «Один пояс и один путь» важнейшим проектом для современной истории Республики Казахстан [15].

Список литературы

1. Экономический коридор Шелкового пути и Казахстан: состояние и перспективы. – Алматы: Исследовательский институт международного и регионального сотрудничества при Казахстанско-Немецком университете, 2015. – С. 89-92.
2. Итоги форума «Один пояс - один путь». [Электронный ресурс]. — URL: <https://ru.euronews.com/2019/04/27/belt-and-road-forum-2019> (дата обращения: 28.04.2021)
3. Главы десятков стран прибывают в Китай на форум «Один пояс – один путь». [Электронный ресурс]. — URL: <https://rus.azattyq.org/a/29902851.html> (дата обращения: 28.04.2021)
4. Торговая война США и Китая: Пекин ответил Трампу повышением пошлин. [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.bbc.com/russian/news-48255036> (дата обращения: 13.05.2021)
5. Президент Республики Казахстан. Послание Президента Республики Казахстан Н.Назарбаева народу Казахстана // Акorda. – 2018. – 5 октября. – С. 12-14.
6. Будут реализованы 55 казахстанско-китайских проектов на \$27 млрд. [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.zakon.kz/4969716-budut-realizovany-55-kazahstansko.html> (дата обращения: 14.05.2021)
7. Исследование: Казахстан и Новый шёлковый путь. Важность единого видения на пути к новым возможностям. Алматы: PwC Казахстан, 2017. – С. 3-9.
8. Трансформация экономики Казахстана. – Астана: IndigoPrint, 2019. – С. 232-245.
9. Председатель КНР Си Цзиньпин. Совместное строительство “Экономического пояса Шелкового пути” // Пекин: Синьхуа. – 7 сентября 2013 г. – С. 21-24.
10. Инициатива «Один пояс и один путь»: состояние и перспективы. – Алматы: Исследовательский институт международного и регионального сотрудничества при Казахстанско-Немецком университете, 2018. – С. 183-191.
11. Мырзахметова А.М. Транзитный потенциал Казахстана в рамках ЕАЭС // Алматы: Вестник КазНУ. – 2015. – №1 – С. 43-46.
12. Один пояс, один путь»: уточнение пути и расширение пояса. [Электронный ресурс]. — URL: <https://easaily.com/ru/news/2019/05/03/odin-poyas-odin-put-utochnenie-puti-i-rasshirenie-poyasa> (дата обращения: 03.05.2021)

13. Назарбаев Н.А. Программа «Стратегия Казахстан 2050» // Акorda. – 2015. – 16 января. – 8 с.
14. Транспортные коридоры Республики Казахстан. // Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Торгового представительства РК в РФ. – 2013. – 12 с.
15. Шахрат Нурышев. Казахстан и Китай: стратегическое партнерство и добрососедство // Дипломатия жаршысы. – 2018. – №3. – С. 107-108.

References

1. Jekonomicheskij koridor Shelkovogo puti i Kazahstan: sostojanie i perspektivy. – Almaty: Issledovatel'skij institut mezhdunarodnogo i regional'nogo sotrudnichestva pri Kazahstansko-Nemeckom universitete, 2015. – 132 p.
2. Itogi foruma «Odin pojas - odin put'». [Electronic resource]. — Available at: <https://ru.euronews.com/2019/04/27/belt-and-road-forum-2019> (date of access: 28.04.2021)
3. Glavy desjatkov stran pribyvajut v Kitaj na forum «Odin pojas – odin put'». [Electronic resource]. — Available at: <https://rus.azattyq.org/a/29902851.html> (date of access: 28.04.2021)
4. Torgovaja vojna SSHA i Kitaja: Pekin otvetil Trampu povysheniem poshlin. [Electronic resource]. — Available at: <https://www.bbc.com/russian/news-48255036> (date of access: 13.05.2021)
5. Prezident Respubliki Kazahstan. Poslanie Prezidenta Respubliki Kazahstan N.Nazarbaeva narodu Kazahstana // Akorda. – 2018. – october 5th. – 21 p.
6. Budut realizovany 55 kazahstansko-kitajskih proektov na \$27 mlrd. [Electronic resource]. — Available at: <https://www.zakon.kz/4969716-budut-realizovany-55-kazahstansko.html> (date of access: 14.05.2021)
7. Issledovanie: Kazahstan i Novyj shjolkovyj put'. Vazhnost' edinogo videnija na puti k novym vozmozhnostjam. Almaty: PwC Kazahstan, 2017. – 12 p.
8. Transformacija jekonomiki Kazahstana. – Astana: IndigoPrint, 2019. – 368 p.
9. Predsedatel' KNR Xi Jinping. Sovmestnoe stroitel'stvo “Jekonomicheskogo pojasa Shelkovogo puti” // Beijing: Xinhua. – september 7th 2013. – 34 p.
10. Iniciativa «Odin pojas i odin put'»: sostojanie i perspektivy. – Almaty: Issledovatel'skij institut mezhdunarodnogo i regional'nogo sotrudnichestva pri Kazahstansko-Nemeckom universitete, 2018. – 220 p.
11. Myrzahmetova A.M. Tranzitnyj potencial Kazahstana v ramkah EAS // Almaty: Vestnik KazNU. – 2015. – №1 – P. 43-46.
12. Odin pojas, odin put': utochnenie puti i rasshirenie pojasa. [Electronic resource]. — Available at: <https://eadaily.com/ru/news/2019/05/03/odin-poyas-odin-put-utochnenie-puti-i-rasshirenie-poyasa> (date of access: 03.05.2021)
13. Nazarbaev N.A. Programma «Strategija Kazahstan 2050» // Akorda. – 2015. – january 16th. – 8 p.
14. Transportnye koridory Respubliki Kazahstan. // Ministerstvo transporta i kommunikacij Respubliki Kazahstan i Torgovogo predstavitel'stva RK v RF. – 2013. – 12 p.
15. Shahrat Nuryshev. Kazahstan i Kitaj: strategicheskoe partnerstvo i dobrososedstvo // Diplomatiya zharshysy. – 2018. – №3. – P. 107-108.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Искаков Габит Аскарлович, магистрант факультета инжиниринга и информационных технологий, Казахстанско-Немецкий Университет (КНУ), 050010, г. Алматы, ул. Пушкина, 111, e-mail: iskakov_g@rambler.ru

Кегенбеков Жандос Кадырханович, Декан факультета инжиниринга и информационных технологий, к.т.н., доцент, Казахстанско-Немецкий Университет (КНУ), 050010, г. Алматы, ул. Пушкина, 111, e-mail: kegenbekov@dku.kz

Gabit. A. Iskakov, graduate student of the Engineering & Information Technology Department, Kazakh-German University (KNU), 111, Pushkin st, Almaty, 050010, e-mail: iskakov_g@rambler.ru

Zhandos K. Kegenbekov, Dean of the Engineering & Information Technology Department, Candidate of Engineering Sciences, Associate Professor, Kazakh-German University (KNU), 111, Pushkin st, Almaty, 050010, e-mail: kegenbekov@dku.kz

Статья поступила в редакцию 12.05.2021; опубликована онлайн 15.06.2021
Received 12.05.2021; published online 15.06.2021