

Ma Ifэн

**КАЗАХСТАНСКИЙ ПРОЕКТ «НУРЛЫ ЖОЛ»
И КИТАЙСКАЯ ИНИЦИАТИВА
«ОДИН ПОЯС И ОДИН ПУТЬ»:
ТОЧКИ СОПРЯЖЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

Ma Yifeng

**KAZAKHSTAN'S "NURLY ZHOL" PROJECT
AND CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE:
POINTS OF CONVERGENCE AND PROSPECTS**

Аннотация. Статья посвящена геополитическим и геоэкономическим целям и перспективам реализации китайской инициативы «Один пояс и один путь» на примере активного участия в данном проекте Казахстана. Рассматриваются преимущества, проблемы и будущие возможности, которые открываются перед Республикой Казахстан как одним из наиболее активных центрально-азиатских участников китайской инициативы. Акцент сделан на возможностях, успехах и проблемах сопряжения с ней национальной программы экономического развития Казахстана «Нурлы жол». Экономическая программа Казахстана «Нурлы жол» («Путь в будущее», дословно «Светлый путь»), выдвинутая в 2014 г., во многом перекликается с концепцией «Один пояс и один путь». Эта программа включает в себя приоритетные стратегии и цели, такие, как улучшение транспортной и логистической инфраструктуры, возрождение промышленной инфраструктуры, укрепление коммуникаций и т.д., что, несомненно, усиливает заинтересованность Казахстана и Китая во взаимном сотрудничестве. Инициатива «Один пояс и один путь» рассматривается как направление многостороннего сотрудничества, которое оказывает все большее влияние не только на экономику Казахстана, но и на экономические тенденции всех стран Центральной Азии. Для Казахстана есть сразу несколько приоритетных направлений такого сопряжения. Китайская инициатива способствует реализации начинаний по укреплению и расширению транспортного и инфраструктурного потенциал страны, Казахстан получает возможность обустройства важнейшего экономического коридора Восток–Запад через свои территории, что в перспективе станет немаловажным источником инвестиционных вливаний, а также трансфера новейших технологий. Автор приходит к выводу, что комплекс перспектив связан с открывающейся перед Казахстаном возможностью обеспечить пре-

Ma Ifэн, аспирант кафедры истории стран ближнего зарубежья исторического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова

Ma Yifeng, Postgraduate Student, Department of History of the New Independent States, Faculty of History, Lomonosov Moscow State University
+7-968-01-34-31; mayifeng0776@gmail.com

одоление восприятия этого государства как исключительно поставщика сырья и транзитного коридора. Инструментом достижения данной цели может выступать создание технологической стратегии для Казахстана, допускающей привлечение зарубежных инвестиций со стороны КНР, РФ, США, ЕС, включая практику создания совместных научных центров, кластеров высоких технологий, что позволит укрепить позиции Казахстана как экономико-технологического лидера Центральной Азии.

Ключевые слова: интеграция, Центральная Азия, Евразия, «Один пояс и один путь», «Нурлы жол», Китай, Казахстан, экономическое развитие, инфраструктура.

Abstract. The article examines Kazakhstan's active participation in the Chinese Belt and Road Initiative in the context of geopolitical and geoeconomic objectives and prospects of this project. It analyzes advantages, challenges and future opportunities for the Republic of Kazakhstan as one of the most active Central Asian participants of the Chinese initiative. The author deals with opportunities, successes and challenges of linking Kazakhstan's *Nurly Zhol* national economic development programme to it. Kazakhstan's *Nurly Zhol* economic programme, also called the "Path to the Future", or literally the "Bright Road") was launched in 2014. It has much in common with the Belt and Road concept. This programme includes priority strategies and goals, such as improving transport and logistics infrastructure, the reconstruction of industrial infrastructure, strengthening communications, etc. All this undoubtedly reinforces the interest of Kazakhstan and China in mutual cooperation. The Belt and Road Initiative is regarded as an area of collective cooperation, which has an increasing impact not only on Kazakhstan's economy, but also on the economic trends of all Central Asian countries. For Kazakhstan, there are several priority areas. The Chinese initiative contributes to the implementation of initiatives to strengthen and expand the transport and infrastructure potential of the country; Kazakhstan gets an opportunity to develop the most important East-West economic corridor through its own territory, which in the future will become an important source of investments, as well as a condition for the transfer of the latest technologies. The author concludes that the set of perspectives is related to the possibility for Kazakhstan to overcome its perception as a supplier of raw materials and a transit corridor. The tool to achieve this goal could be a technological strategy for Kazakhstan, allowing the involvement of investments from China, Russia, the United States, the EU, including the practice of creating joint research centres, high-tech clusters that will strengthen Kazakhstan's position as an economic and technological leader in Central Asia.

Keywords: integration, Central Asia, Eurasia, Belt and Road Initiative, *Nurly Zhol*, China, Kazakhstan, economic development, infrastructure.

Введение

Евразийская стратегия Китая, воплотившаяся в инициативе «Организация международного сотрудничества Шёлковый путь» (далее — «Один пояс и один путь»), направлена на увеличение мобильности ресурсов, на расширение, углубление и усиление взаимозависимости между дружественными странами Европы и Азии,

включая сотрудничество в области торговли, финансов, строительства, инфраструктуры и в других в отраслях.

Центральная Азия занимает особое место в контексте инициативы, призванной связать Китай с Европой железнодорожным и автомобильным транспортом. Автотранспортное и железнодорожное соединение Китая с Европой предполагается через такие страны, как Казахстан, Таджикистан, Узбекистан, Кыргызстан. Это развивающиеся страны с крупным сельскохозяйственным сектором и относительно ограниченной обрабатывающей промышленностью, занимающие нижние позиции в глобальных цепочках создания добавочной стоимости и имеющие устоявшиеся транспортные связи с другими регионами, что делает эти территории ключевыми в продвижении логистического потенциала экономической инициативы и развития международных торговых сетей. В этом контексте партнерство с Китаем крайне важно для такого центрально-азиатского актора, как Казахстан, поскольку казахстанско-китайская граница является самой протяженной на западе Китая. Первый президент Казахстана Н.А. Назарбаев часто заявлял, что фундаментальным приоритетом внешней политики Казахстана являются отношения с соседними Россией и Китаем¹. В то же время, если сотрудничество с Россией осуществляется в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС), то тесное взаимодействие с Китаем идет именно в направлении возрождения Великого Шелкового пути.

Интенсивность двусторонних контактов на высшем политическом уровне между представителями Китая и Казахстана по поводу участия страны в инициативе «Один пояс и один путь» позволяет говорить о том, что Казахстан больше других центрально-азиатских стран заинтересован в расширении сотрудничества на евроазиатском пространстве по целому ряду причин, среди которых геоэкономический аспект является одним из основных. В частности, экономическая программа Казахстана «Нурлы жол» («Путь в будущее», дословно — «Светлый путь»), выдвинутая Н.А. Назарбаевым в 2014 г.², во многом перекликается с концепцией «Один пояс и один путь». Эта национальная политика включает в себя приоритетные стратегии и цели, такие, как улучшение транспортной и логистиче-

¹ Назарбаев: «Казахстан продолжит исповедовать многовекторную внешнюю политику» // Курсив. 21 ноября 2018 г. — URL: <https://kursiv.kz/news/geopolitika/2018-11/nazarbaev-kazakhstan-prodolzhit-ispovedovat-mnogovektornuyu-vneshnyuyu> (дата обращения: 30.11.2021)

² Послание Президента Республики Казахстан от 11 ноября 2014 г. «Нурлы жол — путь в будущее» // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. — URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/K14002014_2 (дата обращения: 25.11.2021)

ской инфраструктуры, возрождение промышленной инфраструктуры, укрепление коммуникаций и т.д., что усиливает взаимную заинтересованность в сотрудничестве Казахстана и Китая.

Официальные лица Казахстана также подчеркивают, что цели «Нурлы жол» и инициативы «Один пояс и один путь» сходны по характеру и взаимовыгодны. В своем выступлении на Мюнхенской конференции по безопасности в феврале 2020 г. президент Казахстана К.-Ж. Токаев отметил, что центрально-азиатский регион является одним из ключевых направлений реализации этого мегапроекта и очевидно, что руководство Китая приняло во внимание последовательную приверженность Казахстана идее возрождения Великого Шелкового пути и готовности выполнять роль торгового и инфраструктурного узла для всего евразийского континента³.

«Нурлы жол» призван превратить Казахстан в ключевой евразийский транспортно-логистический узел, соединяющий Север, Юг, Запад и Восток, аналогичную цель разделяет и Китай. Казахстан займет важное место в реализации этого мегапроекта, что, в свою очередь, совпадает со стратегическими целями Казахстана по большой модернизации и превращению в региональный транспортно-логистический узел, соединяющий Европу и Азию.

Таким образом, исследование политического взаимодействия в рамках сопряжения двух интеграционных экономических инициатив позволило бы не только конкретизировать общую картину происходящих в данной сфере процессов, но и выявить проблемные узлы во взаимоотношениях двух стран, а также найти пути укрепления всестороннего сотрудничества между ними, что, безусловно, положительно сказалось бы на уровне доверия и безопасности в Центральной Азии.

Геополитический контекст инициативы «Один пояс и один путь»

В сентябре 2012 г. Вэнь Цзябао, бывший тогда премьером Госсовета КНР, отметил «необходимость широкомасштабного расширения взаимовыгодного сотрудничества во всех областях, наряду с укреплением движущих внутренних сил развития в данном регионе на благо народов всех стран Азии и Европы»⁴.

³ Gotev G. Kazakhstan will remain 'locomotive' of Eurasian integration — President // EurActiv. 17 February, 2020. — URL: <https://www.euractiv.com/section/central-asia/news/kazakhstan-will-remain-locomotive-of-eurasian-integration-president/> (дата обращения: 02.12.2021)

⁴ Вэнь Цзябао выступил с речью на открытии 2-й ярмарки ЭКСПО «Китай-Евразия» и Форума по китайско-евразийскому экономическому развитию и сотрудничеству // Жэньминь жибао. 3 сентября 2012 г. — URL: <http://russian.people.com.cn/31521/7933295.html> (дата обращения: 05.12.2021)

В дальнейшем концепция реализации инициативы «Один пояс и один путь» в качестве масштабной зоны экономического сотрудничества, которая должна простираться от Китая до Европы, выдвигалась лидером КНР Си Цзиньпином в ходе его выступления в Университете им. Н.А. Назарбаева в Казахстане 7 сентября 2013 г. Си Цзиньпин в своей речи предлагал «объединить усилия в целях формирования экономического коридора Шелкового пути, способствуя поэтапному образованию полномасштабного регионального сотрудничества»⁵.

Спустя месяц после выдвижения экономической инициативы, во время визита в страны Юго-Восточной Азии китайский лидер выступил с идеей совместного строительства «Морского Шелкового пути XXI века». Вскоре обе инициативы объединились в одну общую концепцию «Один пояс и один путь», ставшую основополагающим элементом международной и внешнеэкономической политики КНР, в связи с чем она объявлялась в качестве «главной программы политики открытости внешнему миру и экономического сотрудничества КНР с зарубежными странами»⁶.

К марту 2015 г. был подготовлен первый официальный документ, носящий концептуальный характер, который в русскоязычном варианте получил название «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века»⁷.

После публикации правительственного документа проект стал привлекать все больше внимания. В результате инициатива «Один пояс и один путь» была включена в качестве одной из главных тем для обсуждения во время сессии Всекитайского собрания народных представителей 2016 г. Данная стратегия получила положительную реакцию и была включена в качестве важнейшего звена в планы

⁵ Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев-университете // Посольство Китайской Народной Республики в Республике Казахстан. 16 сентября 2013 г. — URL: <http://kz.chineseembassy.org/rus/zhgx/zxdt/t1077192.htm> (дата обращения: 06.12.2021)

⁶ Стратегия «пояс и путь» отныне является главной программой политики открытости внешнему миру и экономического сотрудничества Китая // Жэньминь жибао. 13 апреля 2015 г. — URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0413/c31521-8877122.html> (дата обращения: 02.12.2021)

⁷ «推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动 [Видение и меры по содействию строительству экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века] // Форум международного сотрудничества «Один пояс, один путь». 7 апреля 2017 г. — URL: <http://www.beltandroadforum.org/n100/2017/0407/c27-22.html> (дата обращения: 02.12.2021)

14-й пятилетки на 2021–2025 гг. развития КНР, а также с целью прогресса глобальной экономики⁸.

Большинство азиатских стран заинтересованы в участии в инфраструктурных проектах Китая, это особо актуально для Центральной Азии, так как в большинстве своем именно недостаточно развитая транспортная система центрально-азиатских государств выступает как одно из главных препятствий для экономического роста⁹. Трансграничные инвестиции в инфраструктуру, которые предусматривает проект «Один пояс и один путь», являются геэкономическим инструментом, который дает огромные возможности для модернизации постколониальных и постсоветских стран. Кроме того, это дает Китаю колоссальные возможности для усиления своего влияния как в соседних, так и в отдаленных странах¹⁰. Инфраструктурные альянсы знаменуют собой важный переход от исключительной возможности применения военной силы к геэкономическим инструментам, столь важным в процессе формирования геополитического статуса страны.

В целом, представляется, что проект «Один пояс и один путь» является ярким примером стремления Пекина завоевать мировое лидерство за счет усиления своей экономической мощи¹¹. Автор статьи соглашается с мнением индийского геостратега Б. Челлани о том, что все китайские крупные проекты, в особенности, «Один пояс и один путь», приближают Китай к его стратегической цели — построению китаецентричной Азии¹².

⁸ 中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要 [Четырнадцатый пятилетний план национального экономического и социального развития КНР и план долгосрочных целей до 2035 г.] // Официальный сайт Правительства Китая. 13 марта 2021 г. — URL: http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (дата обращения: 04.12.2021)

⁹ China is willing to promote the construction of China-Pakistan Economic Corridor // Xinhua News. 31 August 2016. — URL: http://russia.news.cn/2016-08/31/c_135648805.html (accessed: 30.11.2021); Wilson W. The Prospects for Economic Transition in China Are Questionabl. // The Heritage Foundation. 4 May, 2016. — URL: <https://www.heritage.org/report/the-prospects-economic-transition-china-are-questionable> (дата обращения: 05.12.2021)

¹⁰ Wilson W. Op. cit.

¹¹ Marszałek-Kawa J., Dmochowski T. Rozważania o kierunkach współczesnej polityki Chin. Toruń, 2018. S. 178.

¹² Chellaney B. Upholding the Asian Order. Project Syndicate // Project Syndicate. 22 January 2016. — URL: <https://www.project-syndicate.org/commentary/asian-powers-cooperation-for-regional-order-by-brahma-chellaney-2016-01?barrier=true> (дата обращения: 04.12.2021)

Инициатива «Один пояс и один путь» и Казахстан: возможности реализации программы «Нурлы жол»

С того момента, как китайский лидер Си Цзиньпин объявил о запуске программы «Один пояс и один путь» в Астане, между двумя странами наблюдалось постоянное развитие экономического сотрудничества за счет расширения торговли и инфраструктурных проектов. Двусторонняя торговля неуклонно растет, и за последние годы Китай переместился с восьмого на второе место в качестве торгового партнера Казахстана, торговый оборот с которым по итогам 2020 г. составил 15,8 млн долл.¹³ Кроме того, согласно данным посольства Китая в Астане, в настоящее время со стороны Китая Казахстану предоставлены выгодные кредиты для развития экономики на сумму более 50 млн долл.¹⁴ Позитивная динамика в двусторонних отношениях оказала влияние и на торговые операции, благодаря которым Казахстану удалось не допустить дальнейшего снижения торгового профицита.

В 2022 г. Си Цзиньпин выступил с обращением, в котором заявил, что Китай активно поддерживает Казахстан и выступает против любых сил, которые грозят стабильности РК, что означало углубление двусторонних отношений между КНР и РК. Решительная поддержка Казахстана со стороны Китая направлена на дальнейшее поддержание добрососедских отношений между странами, а внешние силы, которые призывают к «цветным революциям» в Казахстане, Си Цзиньпин рассматривает как прямую угрозу стабильности этих отношений.

Таким образом, необходимо отметить системное развитие политического взаимодействия между двумя государствами, при сохранении позиционирования политического взаимодействия в качестве ключевой движущей силы, использование которой способствует углублению политического диалога и гармонизирует структуру взаимодействия во всех сферах. Прослеживается данный подход и на примере развитой нормативно-правовой базы, что способствует систематизации экономического, энергетического, приграничного взаимодействия и позволяет сторонам реализовывать долгосрочные проекты сотрудничества по имеющим для двух сторон интерес направлениям.

¹³ Внешняя торговля Республики Казахстан за 2020 год // Центр развития торговой политики «QazTrade». — URL: <https://qaztrade.org.kz/rus/внешняя-торговля-республики-казахст-2/> (дата обращения: 29.11.2021)

¹⁴ Belt and Road Initiative Brings Vitality to Kazakhstan // People's Daily Online. September 13, 2018. — URL: <http://en.people.cn/n3/2018/0913/c90000-9500124.html> (дата обращения: 04.12.2021)

Особо следует отметить стремление Казахстана как можно больше включиться в реализацию инициативы «Один пояс и один путь», о чем свидетельствует связка проекта с казахстанской национальной программой экономического развития «Нурлы жол», объявленной президентом Казахстана осенью 2014 г. Целью национальной программы стало «оживление» экономики путем модернизации существующей и строительства новой инфраструктуры на последующие два пятилетних периода: 2015–2019 гг.¹⁵ и 2020–2025 гг.¹⁶

В своем обращении к стране с объявлением о перспективах реализации программы Н.А. Назарбаев отметил необходимость выстраивания новых механизмов для преодоления нестабильности, вызванной грядущим мировым кризисом, грозящих политико-экономических потрясений: «Будет меняться вся архитектура мира, и достойно пройти через этот сложный этап смогут далеко не все страны, этот рубеж перейдут только сильные государства, сплоченные народы»¹⁷. Для предотвращения негативных тенденций, сложившихся в мировой экономической парадигме, непосредственно затронувших и Казахстан, стране крайне важны трансформации экономической политики, и именно в этом заключается цель программы «Нурлы жол».

Уже в декабре 2015 г. Казахстан и Китай выпустили совместную декларацию, в которой отмечалась важность согласования двух инициатив¹⁸, а на встрече с председателем Си Цзиньпином в сентябре

¹⁵ Указ Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2015 года № 1030 «Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нурлы жол» на 2015–2019 годы и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 «Об утверждении Перечня государственных программ» // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. — URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/U1500001030> (дата обращения: 25.11.2021)

¹⁶ Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2019 года № 1055 «Об утверждении Государственной программы инфраструктурного развития «Нурлы жол» на 2020–2025 годы» // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. — URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900001055> (дата обращения: 25.11.2021)

¹⁷ Послание Президента Республики Казахстан от 11 ноября 2014 г. «Нурлы жол — путь в будущее» // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. — URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/K14002014_2 (дата обращения: 25.11.2021)

¹⁸ 中华人民共和国政府和哈萨克斯坦共和国政府联合公报 [Совместное комюнике Правительства Китайской Народной Республики и Правительства Республики Казахстан от 14 декабря 2015 г.] // Министерство иностранных дел Китайской Народной Республики. — URL: <https://www.mfa.gov.cn/ce/cgsf/chn/zgwxw/t1324209.htm> (дата обращения: 26.11.2021)

2016 г. было согласовано подписание Плана сотрудничества по сопряжению программ «Нурлы Жол» и «Один пояс и один путь»¹⁹.

В ходе встречи глав Казахстана и Китая 2 сентября 2016 г. стороны договорились о строительстве на территории Казахстана более 50 совместных предприятий на общую сумму инвестиций около 27 млрд долл.²⁰

Все обозначенные на данный момент совместные с Китаем проекты (сейчас их 55) запланированы в таких сферах, как: машиностроение, нефтегазовый и промышленный комплексы, энергетика, аграрная промышленность. В рамках реализации таких проектов основной акцент делается на необходимость создания сети высокотехнологичных современных предприятий, которые будут в полной мере способны осуществлять производство продукции с высокой добавленной стоимостью, в большей степени ориентированной на экспорт. На данный момент осуществлен запуск восьми проектов. Так, в конце 2019 г. в г. Алматы начало работу казахстанско-китайское предприятие по производству трубопроката, которое помимо инвестиционных и производственных преимуществ принесло Казахстану возможность создать около 20 тысяч новых рабочих мест для своих граждан²¹.

Важным моментом видится тот факт, что благодаря совместным усилиям в рамках «Нурлы жол» и «Один пояс и один путь» в Казахстане были активизированы многочисленные инфраструктурные проекты, в основном связанные с транспортом и логистикой. В объединенные инициативы включены три наиболее масштабных проекта, предусматривающих строительство и модернизацию железных дорог, строительство логистических узлов и продолжение

¹⁹ Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 августа 2016 года № 518 «О подписании Плана сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нурлы Жол» и строительства «Экономического пояса Шелкового пути» между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики» // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. — URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1600000518> (дата обращения: 25.11.2021)

²⁰ Встреча Нурсултана Назарбаева с Председателем Китайской Народной Республики Си Цзиньпином от 2 сентября 2016 г. // Официальный сайт Президента Республики Казахстан. — URL: https://www.akorda.kz/ru/events/international_community/foreign_visits/vstrecha-s-predsdatelem-kitaiskoi-narodnoi-respubliki-si-cz-inpinom-2 (дата обращения: 27.11.2021)

²¹ Султанов Б.К. «Пояс и путь» и перспективы создания Большой Евразии (от Лиссабона до Ляньюнгана) // Инициатива «Один пояс и один путь» и перспективы социально-экономического и общественно-политического развития стран Центральной Азии. Алматы, 2019. С. 32.

строительства автомагистрали «Западная Европа — Западный Китай»²².

Одним из важных и успешно реализуемых проектов является специальная экономическая зона (СЭЗ), известная как «Хоргос — Восточные ворота», расположенная в приграничном г. Хоргос.

СЭЗ представляет собой комплекс, в который входят три блока:

- Сухой порт, который дает возможность оперативного перемещения грузопотока с китайских железнодорожных путей на железную дорогу Казахстана. Сухой порт необходим в связи с тем, что колея железных дорог в Китае отличается от колеи стран бывшего СССР, и прямое железнодорожное сообщение пока не представляется возможным, поэтому переход между двумя железнодорожными системами осуществляется в перевалочном хабе — Хоргосе. Этот крупномасштабный железнодорожный сухой порт, построенный на казахстанской стороне границы, рассматривается в качестве стратегического объекта для формирования своеобразного «логистического хаба», объединяющего Китай, Центральную Азию и Средний Восток²³.

- Логистическая зона, которая включает большое количество оптовых складов и баз хранения грузов, общая площадь которой составляет около 50 тыс. кв. м.

- Производственная зона, где в перспективе планируется размещение совместных казахстанско-китайских предприятий, преимущественно в области легкой промышленности, сборки различного оборудования²⁴.

Можно указать на несколько факторов, которые делают СЭЗ в г. Хоргос особенно важной для отношений между Казахстаном и Китаем в рамках интеграционных инициатив. Хоргос расположен примерно в 1500 милях от моря, близко к так называемому полюсу относительной недоступности, что делает его еще более значимым. Он эффективно служит транспортным узлом для китайских провинций Ганьсу и Сычуань, Синьцзян-Уйгурского автономного района, Нинся-Хуэйского автономного района, а также обслуживает национальную железнодорожную сеть Китая, идущую в западном

²² *Bitabarova A.* Unpacking Sino-Central Asian Engagement along the New Silk Road: A Case Study of Kazakhstan // *Journal of Contemporary East Asia Studies*. 2018. Vol. 7. Iss. 2. P. 156.

²³ *Шаряпова Ю.М.* Торгово-транспортные коридоры проекта «Один пояс и один путь» // *Восточная аналитика*. 2019. № 4. С. 121.

²⁴ *Каукенов А.С.* «Один пояс и один путь» как важный фактор усиления сотрудничества Казахстана и Китая // *Инициатива «Один пояс и один путь» и перспективы социально-экономического и общественно-политического развития стран Центральной Азии*. Алматы, 2019. С. 85.

направлении. Территория Хоргоса рассматривается Китаем и Казахстаном также в качестве международного центра приграничного сотрудничества, где граждане РК и КНР могут пересекать границу без визы или паспорта, а иностранцы могут переходить в соседний город только с паспортом и без визы.

Кроме того, стабильные транзитные позиции Казахстана в транспортировке различных грузов с мировых рынков в Китай, Центрально-Азиатский регион и Россию создают условия для развития маршрута перевозки грузов через казахстанский морской порт Актау и его включение в инициативу «Один пояс и один путь»²⁵.

В условиях реализации сопряжения интеграционных инициатив Казахстана и Китая можно выделить и такой проект, как расширение транспортных потоков посредством строительства автотранспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай». Его часть расположена на пути от международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос» и до г. Шымкент, а в дальнейшем магистраль будет соединена с российскими дорожными сетями. Это начинание казахстанско-китайского взаимодействия формирует один из важных элементов в инициативе «Один пояс и один путь», так как в рамках глобальной картины проекта запланировано создание большого южного ответвления транспортной сети — от казахстанского г. Шымкент через страны Центральной Азии (Туркмения, Узбекистан) в сторону Турции и Ирана²⁶.

Таким образом, участие Казахстана в китайской инициативе «Один пояс и один путь» следует рассматривать как очень перспективное направление для экономического развития в большей степени в связи с тем, что у страны большие перспективы для развития транспортной системы по доставке грузов из Азии в Европу.

Перспективы дальнейшего участия Казахстана в инициативе «Один пояс и один путь»: вызовы и возможности

Стремление Казахстана быть связующим звеном между Европой и Азией проистекает из потребностей национального экономического развития. Правительство Казахстана надеется, что, если страна станет центровым транспортным узлом, соединяющим Европу и

²⁵ *Khassenova-Kaliyeva A.* Assessment of the potential for the development of Kazakhstan's transport and logistics system in the context of the Eurasian Transcontinental Bridge formation // *Revista Espacios*. 2017. Vol. 38. Iss. 34. — URL: <http://www.revistaespacios.com/a17v38n34/a17v38n34p36.pdf> (дата обращения: 06.12.2021)

²⁶ *Лукин А.В., Лузянин С.Г., Сыроежкин К.Л., Денисов И.Е., Пятачкова А.С., Ли Синь.* Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи (аналитический доклад). М., 2016. С. 97.

Азию, это, в свою очередь, будет способствовать развитию инфраструктуры всей страны, особенно транспорта и связи — сфер, где трудно обойтись без помощи Китая и увеличения притока капитала посредством участия в проекте «Один пояс и один путь».

Еще в 2015 г. занимавший на тот момент пост министра иностранных дел Казахстана Е. Идрисов опубликовал статью, в которой рассуждал о стремлении Казахстана к развитию с акцентом на том, что эта страна — «не просто сторонний наблюдатель в регионе». Он также отметил, что отчасти «казахстанская мотивация стать связующим звеном между Азией и Европой заключалась в том, что автомобильные и железные дороги не только будут служить транзитными путями между Востоком и Западом, Севером и Югом, но и станут линиями жизни для местных сообществ, с точки зрения создания и развития местных рынков, расширения прав и возможностей местного бизнеса и частного сектора, тем самым способствуя благополучию и процветанию, миру и стабильности во всем регионе»²⁷.

Эта цель Казахстана прослеживается, в том числе, и в плане сопряжения инициативы «Один пояс и один путь» с «Нурлы жол», о чем говорилось выше. Китай же стремится использовать Казахстан в качестве связующего звена с Европой, потому что это позволяет получить более легкий доступ к торговым партнерам на Западе и более быстрые маршруты (в особенности это касается железнодорожного транспорта) для доставки своих товаров на другие евразийские рынки.

Что же касается Казахстана, то соединение внутренней экономической программы с инициативой «Один пояс и один путь» и превращение страны в связующее звено между Европой и Азией помогает укрепить внутреннюю инфраструктуру и экономику. Эта точка зрения активно поддерживается в правительственных кругах страны. Например, как отметил на XII Астанинском экономическом форуме 2019 г. председатель Комитета государственных доходов Министерства финансов Казахстана М. Султангазиев, благодаря тому, что Китай помогает «Нурлы жол» добиться успеха, Казахстан получает столь необходимый импульс в своей транспортной инфраструктуре, что будет способствовать росту его собственной экономики²⁸.

²⁷ Gotev G. Kazakhstan will remain 'locomotive' of Eurasian integration — President // EurActiv. 17 February, 2020. — URL: <https://www.euractiv.com/section/central-asia/news/kazakhstan-will-remain-locomotive-of-eurasian-integration-president/> (дата обращения: 02.12.2021)

²⁸ 带一路” 倡议给哈萨克斯坦带来诸多红利——访哈财政部国家收入委员会主席苏丹加济耶夫 [Инициатива «Один пояс и один путь» приносит много дивидендов Казахстану: Интервью с Маратом Султангазиевым, председателем Национального комитета по доходам Министерства финансов Казахстана] // Официальный

С точки зрения действующего президента Казахстана К.-М. Токаева, в условиях сопряжения инициативы «Один пояс и один путь» с программой «Нурлы жол» сейчас обе страны активно продвигают производственное сотрудничество в области природного газа, атомной энергетики, горнодобывающей и нефтехимической промышленности. Например, на рынке Казахстана функционируют крупные китайские компании (к примеру, компании China National Petroleum Corporation, которая участвует в проектах недропользования Казахстана). Компаниями обеих стран были построены два важных трубопровода для транспортировки энергоресурсов: нефтепровод Казахстан — Китай в 2006 г., газопровод Казахстан — Китай в 2009 г. Добрососедские отношения позволили транспортировать в Китай порядка 147 млн. т нефти с момента начала эксплуатации трубопровода Казахстан — Китай и 44 млрд. кубов газа с 2013 г. по газопроводам Сарыбулак — Зимунай и Казахстан — Китай. Именно в этих сферах запланированы проекты на следующие пять лет, что будет способствовать созданию новых рабочих мест и компаний, производящих продукцию с высокой добавленной стоимостью²⁹.

При этом глава Казахстана также признает, что страны все еще не полностью раскрыли свой потенциал интеграционно-экономического сотрудничества. В частности, Казахстан заинтересован в участии не только в инфраструктурных, но и новых промышленных проектах Китая в таких областях, как научно-исследовательские технологии по цифровизации и большим данным, интернет-торговле, искусственному интеллекту и пр.³⁰

Основные перспективные моменты подтверждены в сентябре 2019 г. в меморандуме о дальнейших планах по сопряжению инициативы «Один пояс и один путь» и программы «Нурлы жол»³¹. В частности в меморандуме задекларировано строительство транспортной инфраструктуры с целью улучшения условий межсетевого

сайт Правительства Китая. 19 мая 2019 г. — URL: https://china.gov.cn.admin.kyber.vip/xinwen/2019-05/19/content_5392937.htm (дата обращения: 08.12.2021)

²⁹ 哈萨克斯坦总统强调将加快经济多元化发展 [Президент Казахстана подчеркивает необходимость ускорения экономической диверсификации] // Агентство Синьхуа. 2 сентября 2020 г. — URL: http://www.xinhuanet.com/2020-09/02/c_1126441168.htm (дата обращения: 08.12.2021)

³⁰ 哈萨克斯坦总统: 哈中进一步落实“一带一路”倡议前景广阔 [Президент Казахстана: Казахстан и Китай имеют широкие перспективы для дальнейшей реализации инициативы «Один пояс и один путь»] // Агентство Синьхуа. 12 сентября 2019 г. — URL: http://www.xinhuanet.com/silkroad/2019-09/12/c_1124988388.htm (дата обращения: 08.12.2021)

³¹ 中华人民共和国和哈萨克斯坦共和国联合声明 [Совместное заявление Китайской Народной Республики и Республики Казахстан от 12 сентября 2019 г.] // Посольство Китайской Народной Республики в Казахстане. — URL: http://mw.china-embassy.org/zgyw/201909/t20190912_5819099.htm (дата обращения: 08.12.2021)

взаимодействия, увеличения транспортных мощностей, снижения транспортных расходов и упрощения процедур транзита в качестве основного направления сотрудничества Казахстана и Китая на ближайшие годы.

Автор статьи полагает, что перспективные направления также предусматривают, во-первых, необходимость дополнительно разблокировать такие транспортные коридоры, как Китай — Казахстан — Западная Азия, Китай — Казахстан — Россия — Западная Европа и Китай — Казахстан — Южный Кавказ/Турция — Европа, что позволит предоставить гарантии для дальнейшего расширения экономического сотрудничества и торговых обменов между двумя странами.

Во-вторых, необходимо отметить важность дальнейшего развития сотрудничества двух стран в сферах взаимного признания стандартов, налоговых консультаций и финансов, с особым упором на поощрение и защиту взаимных инвестиций, чтобы обеспечить политические гарантии сотрудничества для предприятий двух стран.

В-третьих, целесообразным направлением, по нашему мнению, является всестороннее поощрение казахстанских и китайских компаний к участию в традиционно прибыльных отраслях (таких, как текстильная, пищевая, производство строительной техники и автомобилестроение), а также к развитию проектов в новых отраслях — биотехнологии, искусственный интеллект и возобновляемая энергетика.

В этом контексте стоит упомянуть о том, что если для реализации инфраструктурных проектов немаловажным препятствием в последние годы стал мировой кризис, вызванный пандемией Covid-19, то принятая в последние годы практика дистанционного режима дает возможность реализации совместных проектов в сфере новейших цифровых технологий. В частности, текущая ситуация с пандемией в мире и акцент на цифровых средствах экономического развития может поспособствовать возможностям перспективного сопряжения китайского «Цифрового Шелкового пути» с государственной программой «Цифровой Казахстан»³².

В этом направлении акцент может быть сделан на цифровизации экономического сотрудничества, особенно на развитии транс-

³² Постановление Правительства Республики Казахстан от 12 декабря 2017 года № 827 «Об утверждении Государственной программы «Цифровой Казахстан» // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. — URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1700000827> (дата обращения: 07.12.2021)

граничной электронной торговли между странами с опорой на Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос». Это подразумевает:

- сетевой контроль для ведения учета передвижения грузопотоков;
- повышение качества логистических услуг в центре на базе системы единого окна;
- интегрированную электронную платформу в условиях специальной экономической зоны для таможенных органов Казахстана и Китая, которая поможет оптимизировать и повысить скорость их функционирования в условиях непрерывных потоков трансграничных перевозок³³.

Если говорить о возможных проблемах реализации казахстанско-китайского взаимодействия в рамках сопряжения инициативы «Один пояс и один путь» и программы «Нурлы жол», в первую очередь необходимо отметить, что существенной проблемой выступает нацеленность китайской стороны на укрепление доминирования именно Китая. В данных условиях инициатива «Один пояс и один путь» воспринимается критиками «экономической экспансии Китая» в качестве полноценного инструмента осуществления внешнеполитических и стратегических задач Китая на евразийском пространстве, при ситуативном игнорировании интересов других государств. Кроме того, важно отметить, что реализация инициативы «Один пояс и один путь» является проектом долгосрочного характера, что предполагает осуществление Китаем геоэкономических задач в качестве инструмента перезагрузки западной версии глобализации и смещения США с позиции ключевого центра принятия глобальных стратегических целей в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

Оценивая такие риски для Казахстана, необходимо отметить, что взаимодействие с Китаем предполагает для казахстанской стороны роль транзитного партнера, тогда как Китаю отводится роль идеологического, политического, экономического лидера в рамках продвигаемых инициатив. Исходя из этого, логично будет предположить, что указанный подход не может в полной мере соответствовать долгосрочным геополитическим интересам Казахстана, заинтересованного в качественном укреплении своих позиций. В практической же плоскости китайский подход может предполагать уменьшение политико-экономического влияния Казахстана в Центральной

³³ Ижу Лю, Авдокушкин Е.Ф. Формирование основ «Цифрового шелкового пути» // Мир новой экономики. 2019. № 4. С. 69.

Азии³⁴. Казахстанское участие в указанном проекте воспринимается в качестве фонового, технического, фактора, который страна может использовать как «исторический шанс» для качественного развития, при условии фактически полной поддержки экономической политики Китая³⁵. В конечном итоге, важной проблемой видится усиление экономической зависимости Казахстана от позиций Китая, что может создавать объективные угрозы в экономической плоскости в долгосрочной перспективе.

Одной из ключевых проблем на текущем этапе выступает продолжающаяся пандемия коронавируса, основные очаги которой по состоянию на середину 2022 г. были смещены в направлении государств Азии (Китай, Южная Корея, КНДР, Вьетнам). В этой связи характерным направлением взаимодействия Казахстана и Китая может выступать мягкосиловой фактор, выражаемый в виде «вакцинной дипломатии». Указанный аспект может быть связан с популяризацией необходимости проведения вакцинации, созданием адаптивных условий (электронный таможенный контроль, таможенный учет) для обеспечения работы логистических терминалов, пограничных переходов на пути движения китайских товаров через территорию Казахстана.

Также в годы, предшествовавшие пандемии, Си Цзиньпин продвигал в Центральной Азии инициативу «Шелковый путь здоровья», которая была поддержана правительством Казахстана, поскольку была призвана способствовать распространению традиционной китайской медицины и развитию сотрудничества в области здравоохранения в рамках «Одного пояса и одного пути». На фоне распространения COVID-19 инициатива приобрела особую актуальность: создание предприятий по производству вакцины, инвестиции в расширение центрально-азиатских мощностей в сфере здравоохранения, совместная подготовка кадров в сфере здравоохранения, обеспечение поставок товаров, услуг, материалов для противодействия пандемии коронавируса и другим эпидемиям — малярии, ВИЧ и т.п.

Другим важным направлением в данном случае может выступать реализация совместных проектов в сфере здравоохранения (со-

³⁴ Сыроежкин К.Л. Проект «Экономический пояс Шелкового пути» в сложном пространстве Центральной Азии // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2016. № 6. С. 113.

³⁵ 杨雷 俄罗斯 [Ян Лэй]. “大欧亚” VS 中国“一带一路”. 《欧亚经济》2017 年 06 期 [Российская «Большая Евразия» против китайского «Пояса и пути»] // Евразийская экономика, июль 2017. — URL: https://www.sohu.com/a/220245741_619333 (дата обращения: 07.12.2021).

вместное производство вакцин, тест-систем), включая продвижение в СМИ (включая политиков, лидеров общественного мнения и др.), идеи важности вакцинации, что также может позволить государствам оперативно выйти из кризиса и адаптироваться к коронавирусным условиям. Дополнительным направлением может выступать разработка общих медицинских протоколов, позволяющих не замораживать работу инфраструктуры в случае наличия подтвержденных фактов заболеваний «на местах».

Второй пласт проблем связан с политикой изоляции и санкций против Российской Федерации, что приводит к созданию новых сложностей в движении товаров и услуг, снижает объемы транспортируемых через Казахстан товаров и приводят к снижению выручки Казахстана от транзита.

Один из возможных сценария разрешения связан с тем, что политика Казахстана и Китая может быть направлена на обеспечение движения товаров не только в ЕС, но и в Россию, при росте позиционирования со стороны РК и КНР российских рынков как перспективных для сбыта казахской и китайской продукции. Иными словами, характерной чертой в данном случае выступает локализация отдельных маршрутов инициативы «Один пояс и один путь» с акцентом не только на государствах ЕС, а и на Российской Федерации. Тогда как для движения товаров в ЕС смогут использоваться и морские маршруты, и новые маршруты, пролегающие через Казахстан и страны Центральной Азии на Ближний Восток, в Турцию и далее в ЕС. Приоритетными направлениями могут выступать практика сопряжения инициативы «Один пояс и один путь», инициативы ЕАЭС, а также повышение вовлечения Казахстана в форматы многостороннего взаимодействия и создания гибридной схемы, при которых участие Казахстана в российских инициативах не приведет к введению вторичных санкций.

Базируясь на вышеизложенном, необходимо отметить, что участие Казахстана в фарватере китайской инициативы представляется важным на основе национальных политических и экономических приоритетов долгосрочного характера и должно быть дополнено поиском соответствующего баланса между интересами Казахстана и Китая в рамках данных инициатив.

Заключение

Таким образом, Казахстан и Китай придерживаются в рамках развития двусторонних отношений идеи углубления и расширения стратегического партнерства, при упрочении сотрудничества

по таким направлениям, как политика, экономика, финансы, инвестиции, «мягкая сила», с продолжением диалога по отдельным, чувствительным для государств, сферам (защита населения, отказ от притеснения и дискриминации). Принимая во внимание, что Китай является одним из ключевых центров мира, с динамично развивающейся экономикой, Казахстан формирует свою стратегию в отношении КНР с нацеленностью на использование всех преимуществ от углубления двустороннего взаимодействия. Данная политика поддерживается Китаем и предполагает ряд ответных мер, направленных на обеспечение всесторонней интеграции Казахстана в китайские инициативы, обеспечение равного политического и экономического диалога и использование экономического, транзитного потенциала Казахстана в соответствии с долгосрочными китайскими интересами — главным образом, на основе инициативы «Один пояс и один путь».

С учетом географической близости и общности культур народов РК и КНР, стороны прикладывают активные усилия для развития взаимодействия: осуществляются регулярные политические визиты, подкрепляющие всеобъемлющее стратегическое партнерство. Экономическое сотрудничество основывается, помимо торговли, на инициативе Китая «Один пояс и один путь» в сопряжении с инициативой Казахстана «Нурлы жол».

Анализ отношений между Казахстаном и Китаем в условиях сотрудничества по сопряжению китайской инициативы «Один пояс и один путь» и программы «Нурлы жол» дает возможность говорить о том, что основная цель Казахстана — развивать свою экономику, улучшить инфраструктуру, а также укрепить положение в регионе и мире. При помощи китайской инициативы Казахстан стремится расширять свою торговлю с большей частью Евразии и получить выход на торговые маршруты всего мира, а также продолжить развитие своей страны за счет преимуществ, которые будут получены от того, что она станет крупным международным транспортным узлом.

С момента подписания Плана сотрудничества по сопряжению программ «Нурлы Жол» и «Один пояс и один путь» в 2016 г. уже видны результаты: торговля между Казахстаном и Китаем расширяется, а инфраструктура Казахстана стремительно развивается. Об этом свидетельствуют: успешная реализация такого мегапроекта, как СЭЗ «Хоргос — Восточные ворота»; активная роль страны в автотранспортном коридоре Западная Европа — Западный Китай; строительство совместных китайско-казахских предприятий с предоставлением новых рабочих мест и инвестиционных вливаний в экономику Казахстана.

Реализация мегапроекта позволит без преувеличения глобально перестроить торгово-экономические процессы и вернуть интеграцию инфраструктуры в интересах таких стран, как Казахстан, не имеющих выхода к морю. Для Казахстана, внешнеэкономическая политика которого с самого начала строилась на принципах многовекторности и открытости к конструктивному сотрудничеству с соседними странами и мировым сообществом, активное участие в инициативе «Один пояс и один путь» естественно и логично, так как проект принесет несомненную пользу стране в виде модернизации транспортно-транзитной логистики, и ввиду перспектив интеграции с новой экономической программой «Нурлы жол».

Очевидным представляется и тот факт, что тесное сближение с Китаем имеет и обратную сторону: такое взаимодействие может быть чревато тотальной экономической зависимостью от КНР как более могущественного партнера. В данной связи для Казахстана видится наиболее перспективной стратегия, при которой, с одной стороны, предусматривается использование участия в китайских экономических инициативах в интересах национальной экономики страны, а с другой — формирование условий, которые способны обеспечивать ограниченное присутствие Китая в стратегической перспективе. Наиболее перспективным в данном контексте видится путь, при котором будет эффективно использоваться потенциал географического преимущества КНР и формироваться единое экономическое пространство всей Евразии в целом. При разумном учете всех плюсов и минусов, продвигаемая Китаем инициатива «Один пояс и один путь», безусловно, сможет сыграть положительную роль, но вместе с этим важно придерживаться национальных интересов программы «Нурлы жол», так как речь идет о проекте государства, которое обладает несопоставимым экономическим потенциалом и финансовыми возможностями.

Важным направлением может стать реализация проекта зоны свободной торговли между всеми государствами на Евразийском пространстве с ролью Казахстана как главного транспортно-логистического хаба, что позволит привлечь новые инвестиции из Китая, развить инфраструктуру, промышленный сектор, цифровую экономику, сферу услуг и т.д. В конечном итоге, процесс урегулирования геополитических диспропорций в интересах Казахстана и Китая позволит данным государствам на равной основе реализовывать данные инфраструктурные проекты, руководствуясь долгосрочными геостратегическими интересами.

Представляется вероятным, что по мере урегулирования негативных тенденций, связанных с мировым экономическим кризисом

и международной нестабильностью, КНР и РК будут прикладывать дальнейшие усилия для более качественного и интенсивного развития сотрудничества, что соответствует долгосрочным интересам как Китая (укрепление в роли регионального лидера), так и Казахстана (привлечение инвестиций в экономику, укрепление отношений со стратегическим партнером), при сохранении баланса интересов и недопущения появления асимметрии в любых сферах сотрудничества.

Список литературы

Ижу Лю, Авдокушкин Е.Ф. Формирование основ «Цифрового шелкового пути» // Мир новой экономики. 2019. № 4. С. 62–71.

Каукенов А.С. «Один пояс и один путь» как важный фактор усиления сотрудничества Казахстана и Китая // Инициатива «Один пояс и один путь» и перспективы социально-экономического и общественно-политического развития стран Центральной Азии. Алматы: Научно-исследовательский институт международного и регионального сотрудничества Казахстанско-Немецкого университета, 2019. С. 81–87.

Лукин А.В., Лузянин С.Г., Сыроежкин К.Л., Денисов И.Е., Пятчкова А.С., Ли Синь. Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи (аналитический доклад). М.: Научный эксперт, 2016. 130 с.

Султанов Б.К. «Пояс и путь» и перспективы создания Большой Евразии (от Лиссабона до Ляньюнгана) // Инициатива «Один пояс и один путь» и перспективы социально-экономического и общественно-политического развития стран Центральной Азии. Алматы: Научно-исследовательский институт международного и регионального сотрудничества Казахстанско-Немецкого университета, 2019. С. 26–43.

Сыроежкин К.Л. Проект «Экономический пояс Шёлкового пути» в сложном пространстве Центральной Азии // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2016. № 6. С. 104–122.

Шаряпова Ю.М. Торгово-транспортные коридоры проекта «Один пояс и один путь» // Восточная аналитика. 2019. № 4. С. 111–128.

Bitabarova A. Unpacking Sino-Central Asian Engagement along the New Silk Road: A Case Study of Kazakhstan // Journal of Contemporary East Asia Studies. 2018. Vol. 7. N 2. P. 149–173.

Marszałek-Kawa J., Dmochowski T. Rozważania o kierunkach współczesnej polityki Chin. Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek, 2018. 244 p.

《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》 [Видение и меры по содействию строительству экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века] // Форум международного сотрудничества «Один пояс, один путь». 7 апреля 2017 г. — URL: <http://www.beltandroadforum.org/n100/2017/0407/c27-22.html> (дата обращения: 02.12.2021)

宋利芳 [Сун Лифан]. 中哈“丝路经济带”战略与“光明之路”新经济政策的对接[Китайско-Казахстанская стратегия «Экономического пояса Шелкового пути» и новая экономическая политика «Светлый путь»] // China Business And Market. September 2016, Vol. 30. N 9. P. 70–75

杨雷 [Ян Ли]. 俄罗斯“大欧亚” VS中国“一带一路” [Российская «Большая Евразия» против китайского «Пояса и пути»] // 欧亚经. 2017年06期 [Евразийская экономика, июль 2017] — URL: https://www.sohu.com/a/220245741_619333 (дата обращения: 07.12.2021)

Поступила в редакцию
6 марта 2022 г.