



МРНТИ 11.25.91

Научная статья

DOI: <https://doi.org/10.32523/2616-6887/2024-146-1-141-163>

Участие стран Центральной Азии в китайской инициативе «Пояс и путь»: ведущая роль РК

Ф.А. Кыдырбек^{ID}, К.К. Усерова^{ID}, Ф.Т. Кукеева^{ID}, Л.Т. Исова^{ID}

Казахский национальный университет имени аль-Фараби,
Алматы, Казахстан

(E-mail: kydyrbekf@gmail.com, k.userova84@gmail.com, fturar@mail.ru, tanirbergenlaura@gmail.com)

Аннотация. Китайская инициатива «Пояс и путь» (ИПП) изменила глобальный экономический и геополитический ландшафт, привлекая внимание к стратегической значимости Центральной Азии и ее ресурсам. Авторы статьи ставят перед собой задачу сравнительного анализа участия стран Центральной Азии в ИПП с целью выявления лидирующей позиции Казахстана. Путем оценки географических, экономических, инвестиционных показателей и транзитного потенциала данное исследование подчеркивает важную роль Казахстана в успешной реализации ИПП в регионе. Теоретическая база исследования представляет собой набор различных китайских подходов, включая периферийную дипломатию Китая, теорию больших и малых государств, Сообщество единой судьбы, «Марш на Запад». В статье также использованы такие западные теории, как реализм, неолиберализм и взаимозависимость. В методологическом плане авторы используют сравнительный анализ, дополненный количественными методами, для оценки степени участия каждой страны в ИПП. Исторический и логический методы применяются для создания всесторонней перспективы вопроса.

Статья дает представление об участии стран Центральной Азии в инициативе «Пояс и путь» и может быть интересна для внешнеполитических структур РК, исследователей и широкой публики, интересующейся реализацией инициативы «Пояс и Путь» в странах Центральной Азии.

Ключевые слова: инициатива «Пояс и путь», Китай, Центральная Азия, ведущая роль Казахстана.

Введение

Современный мир наблюдает за ускоренным процессом экономической глобализации, который укрепляет взаимосвязь национальных экономик и объединяет их в единый мировой рынок. Однако существуют страны, не имеющие доступа к морским путям. Они сталкиваются с определенными трудностями в процессе участия в различных логистических и торговых проектах.

Китайская инициатива «Пояс и путь» предоставляет странам-участницам возможность использовать свое географическое положение для организации транзитных перевозок между крупными экономическими центрами. ИПП способствует укреплению региональных, межрегиональных и глобальных связей, развитию транспортной инфраструктуры, увеличению внешней торговли, созданию новых промышленных предприятий и агропромышленных комплексов, созданию зеленой экономики и новых рабочих мест. Особую роль играют отношения в гуманитарной сфере, которые создают взаимосвязь между странами-участницами на уровне люди-людям.

Центральная Азия, расположенная в самом сердце Азии и на стыке двух континентов, обладает уникальными возможностями для сотрудничества с Китаем. Эта область играет важную роль в контексте инициативы «Пояс и путь», исходя из своего стратегического местоположения и наличия ресурсов.

Цель статьи. На основе сравнительного анализа участия стран Центральной Азии в инициативе «Пояс и путь», выявить ведущую роль Казахстана среди государств-участников. Для достижения этой цели авторами статьи были выбраны следующие основные факторы: географический, экономический, инвестиционный и факторы, определяющие транзитный потенциал стран Центральной Азии. Сравнительный анализ этих факторов позволит выявить роль РК в успешной реализации ИПП в Центральной Азии, учитывая его географическое положение, экономический потенциал, инвестиционные возможности и транзитные фактор.

Методология и теоретические основы

В представленной статье авторы проводят анализ заданной в ней проблематики, используя сравнительный анализ и дополняя его методом количественного анализа. Эти методы позволяют выявить степень участия и, следовательно, степень значимости каждой страны в регионе при реализации инициативы «Пояс и путь». Для достижения целей исследования также используются исторический, логический и другие методы исследования.

При анализе заданной проблематики в статье авторы используют различные теории и концепции, которые можно разделить на две большие группы.

Первая группа теорий и концепций связана с китайским взглядом на данную проблему. К ним относятся:

Периферийная дипломатия описывает стратегию Китая по укреплению отношений с окружающими странами, в том числе со странами Центральной Азии, и их вовлечению

в инициативу. Теория больших и малых государств, которая может использоваться для анализа роли Китая как крупной державы и стран Центральной Азии как меньших государств в контексте ИПП. Теория «Марш на Запад», направленная на развитие и расширение сотрудничества на западных направлениях, имеет значение в контексте трансграничных проектов и инфраструктурной связи между Китаем и странами Центральной Азии.

Международные транспортные коридоры подчеркивают важность транспортной инфраструктуры и создание международных транспортных маршрутов в рамках ИПП. Теория «Сообщество единой судьбы» объединяет идеи и практику ИПП в контексте создания объединения разных народов и их культур в рамках инициативы.

Особое внимание уделено «Сообществу единой судьбы», которая стала ключевой идеей внешней политики Китая и описывает цели и принципы ИПП. Эта теория подразумевает объединение наций и стран вокруг идей и практик ИПП, а лидер Си Цзиньпин выделяет пять ключевых аспектов «Сообщества единой судьбы»: политическое партнерство, безопасность, экономическое развитие, культурный обмен и охрану окружающей среды с целью достижения сближения стран-участниц ИПП [1].

Таким образом, авторы статьи используют широкий спектр теорий и концепций для более глубокого понимания и анализа инициативы «Пояс и путь» и ее воздействия на центральноазиатские государства.

В 2012 г. известный китайский ученый Ван Цзиси предложил КНР углубить и укрепить взаимоотношения и сотрудничество с соседними странами, особенно с теми, которые граничат с Синьцзян-Уйгурским автономным округом и могут сыграть роль в его развитии. Эти идеи сформировали основу стратегии «Марш на Запад», которая стала ключевой частью инициативы [2]. Основными составляющими проекта стали инвестиции и торговля. Идея «Марш на Запад» имеет богатую историю, охватывающую более двух тысяч лет, включая древние связи между Китаем и Римским миром через Шелковый путь, который проходил через Центральную Азию и Индию [3].

В современных международных отношениях государства делятся на «малые» и «большие» в зависимости от численности населения, территориальных размеров, экономической и военной мощи. Малые государства, как Исландия, Лихтенштейн и Люксембург, имеют небольшое население, ограниченные ресурсы и низкую военную мощь, что может создавать проблемы в области безопасности и влияния на мировые дела [4]. Большие государства, такие, как США, Китай и Россия, обладают большим населением, территориями, экономической и военной силой, что дает им больше возможностей воздействовать на мировую арену и участвовать в формировании международной системы, но они также могут сталкиваться с противоречиями и внутренними проблемами. Взаимоотношения КНР и стран ЦА следует рассматривать в контексте теории больших и малых государств, что позволяет объяснить мотивы и механизмы такого сотрудничества.

Соседство ЦА с КНР делает этот регион ключевым фокусом «периферийной дипломатии» Пекина, направленной на развитие дружественных и партнерских отношений с окружающими странами. Китай стремится обеспечить стабильность и

процветание ЦА, осознавая ее стратегическую ценность и значение для реализации китайских стратегических целей. Это имеет важное значение не только для отношений КНР со своими соседями, но и для обеспечения стабильности и развития всего региона [5].

Таким образом, анализ отношений между Китаем и странами Центральной Азии в рамках теории больших и малых государств и «периферийной дипломатии» помогает понять мотивы и стратегии сотрудничества между этими акторами, а также их важность для геополитической стабильности и экономического развития региона.

Вопросы, рассматриваемые в статье, также были проанализированы с использованием классических западных теорий, таких, как реализм/неореализм, либерализм/неолиберализм и концепция взаимозависимости. С позиции реализма участие Республики Казахстан в инициативе «Пояс и путь» следует анализировать через такие важные аспекты, как обеспечение безопасности, поддержка экономического развития, диверсификация экономики и реализация транзитного потенциала. Либеральный подход связан со стремлением стран Центральной Азии к созданию экономического и торгового партнерства, способствующего сотрудничеству и повышению благосостояния. Теория взаимозависимости помогает объяснить, почему страны региона стремятся участвовать в инициативе. Эта теория подчеркивает взаимную зависимость государств и их интересов. Сотрудничество с Китаем представляет для них возможность укрепления своей экономики и обеспечения мира и безопасности через взаимовыгодное сотрудничество, что важно для стабильности и процветания в регионе.

Таким образом, анализ с использованием различных теорий и концепций позволяет более полно и глубоко понять мотивы и механизмы сотрудничества между Китаем и странами Центральной Азии в рамках инициативы

Инициатива «Пояс и путь» является примером международного транспортного коридора (МТК). Поэтому ИПП следует рассматривать как маршрут, связывающий экономические точки через узлы и соединения. Инициатива способствует развитию торговли, интеграции и экономическому развитию регионов. МТК подразделяются на коридоры экспорта и импорта, внутренние коридоры для распределения товаров внутри страны и транзитные коридоры для перевозки грузов из других стран [6].

Дискуссия

Исследования, посвященные реализации инициативы «Пояс и путь» в регионе Центральной Азии, представляют собой актуальную тему для изучения авторами различных дисциплин, включая историков, международников, экономистов и философов.

Китайские эксперты придают особое стратегическое значение региону Центральной Азии и рассматривают его как приоритетное направление в реализации сухопутной части инициативы. Регион играет важную роль в контексте периферийной дипломатии Китая и является ключевой территорией в рамках Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), а также одним из важнейших маршрутов для расширения китайских связей на западе [7].

Западные эксперты объясняют участие стран региона в ИПП их стремлением развивать торговые связи с Пекином и поиском выхода на внешние рынки. В то же время западные эксперты отмечают, что центральноазиатские государства должны совместно работать для достижения баланса и снижения зависимости от одного рынка. Это позволит им уменьшить риски, связанные с чрезмерной зависимостью от Китая, и развивать более устойчивые экономические отношения с различными странами и регионами.

Инициатива «Пояс и путь» вызывает особый интерес у центральноазиатских авторов, которые признают, что ИПП способствует инфраструктурному развитию, экономическому росту, диверсификации экономики, обеспечению доступа к морским портам, укреплению геополитической значимости региона и развитию энергетического сотрудничества в центральноазиатском регионе. Различные аспекты инициативы «Пояс и путь» были предметом анализа казахстанских авторов (К. Сыроежкин, А. Каукенов, А. Бугаенко, С. Кажирова, Ф. Кукеева и др.). Узбекские эксперты отмечают положительные стороны участия стран Центральной Азии в инициативе для интеграции региона (Ф. Толипов, И. Корабоев). Кыргызстан через свой опыт участия в инициативе также становится объектом анализа кыргызских авторов (З. Курманов, А. Акматалиева).

Однако существует и альтернативная точка зрения (С. Джаборов). Профессор из Таджикского национального университета [7] применяет концепцию «хищнического кредитования», описывая двусторонние кредитные сделки с обязательными политическими и экономическими уступками. Это подразумевает, что, несмотря на положительные стороны китайских инвестиций в Центральной Азии, они могут привести к зависимости региона от китайских инвестиций в инфраструктуру и снижению конкурентоспособности местных компаний.

Результаты/обсуждение

На основе анализа основных характеристик, используемых для оценки возможностей участия центральноазиатских стран в инициативе «Пояс и путь», авторы статьи рассматривают факторы, влияющие на участие и вклад каждой из этих стран в амбициозный проект, с целью предоставить обоснованные выводы и рекомендации для дальнейшего сотрудничества.

Показатели участия стран Центральной Азии в ИПП являются ключевыми для определения роли региона в глобальной экономике и мировой торговле. Эти показатели имеют большое значение для оценки вклада государств региона и их потенциала в развитие транзитных маршрутов и экономического сотрудничества. В рамках инициативы транзитный потенциал Центральной Азии приобретает стратегическое значение, предоставляя широкий спектр возможностей для укрепления регионального сотрудничества, упрощения торговых процедур и стимулирования экономического развития. Центральноазиатские государства активно поддерживают развитие инфраструктуры и расширение связей между Азией, Европой и другими регионами мира.

Географический фактор. По мнению старшего научного сотрудника-нерезидента в Брукингском институте Й. Линна, сочетание географического положения, исторических,

политических альянсов и богатства природных ресурсов придают Центральной Азии стратегическое значение в контексте «Марша на Запад» со стороны Китая, который нацелен на создание обширной экономической зоны, охватывающей весь евразийский континент. Пекин стремится установить безопасные, экономически эффективные и удобные транзитные маршруты к своим ключевым торговым партнерам в Европе, Южной Азии и на Ближнем Востоке через Центральную Азию [8].

Центральноазиатский регион занимает стратегически важное положение в центре Евразии, что обуславливает как уникальные возможности, так и сложности для стран, входящих в него. Регион выполняет ключевую роль в обеспечении связи между Востоком и Западом, образуя транзитные коридоры для экспорта и импорта товаров. В свете этой геополитической значимости Китай придает все возрастающее стратегическое значение региону, что, вероятно, будет иметь существенное воздействие на мировое развитие в XXI в.

Китай рассматривает Центральную Азию как ключевой компонент своей евразийской стратегии, где этот регион выступает в качестве важного связующего звена между Востоком и Западом. Это связано с интеграцией Китая в мировую экономику и стремлением к укреплению своего влияния на глобальной арене.

Пекин активно стремится обеспечить стабильность и процветание в центральноазиатском регионе, осознавая, что любые потенциальные нарушения, происходящие вблизи этого ключевого «моста», могут существенно повлиять на политическое и экономическое сотрудничество на всей протяженности евразийского континента.

КНР признает важность Центральной Азии как фундаментального компонента своей стратегии по укреплению влияния в регионе и поддержанию стабильности в широком евразийском контексте. Его ангажированность в сотрудничестве, инвестициях в развитие и геополитических усилиях демонстрируют серьезное стремление к содействию стабильности и процветанию ЦА.

Географическое положение Казахстана. Страна, занимающая девятое место по площади среди стран мира, представляет собой уникальный географический объект. Важные географические характеристики Казахстана определяют его роль в инициативе «Пояс и путь», учитывая его расположение, природные ресурсы и доступность для сотрудничества. Казахстан граничит с Китаем на востоке, а также с частью Западной Монголии. На севере граничит с Россией, а на юге соприкасается с Кыргызстаном и Узбекистаном. На западе страна примыкает к Каспийскому морю. За исключением гористых хребтов Тянь-Шаня, разделяющих Казахстан и Китай, большая часть страны представляет собой холмистую степь. Это делает Казахстан одной из наиболее доступных для строительства железных дорог.

Казахстан играет важную роль в соединении Евразии с прикаспийскими странами и в пересечении Европы через Россию и Турцию. Это способствует сокращению национального пограничного контроля и максимизации использования железнодорожных маршрутов. Историческая связь Казахстана с древним Шелковым путем также подчеркивает его важную роль в современных транспортных связях, в развитии интеграционных проекты

между Востоком и Западом. Это отличает позицию РК от других стран региона, с их более традиционными и консервативными подходами.

Географическое положение Узбекистана. Страна граничит с Китаем на востоке, что позволяет ей стать важным транзитным пунктом для торговли и транспорта между КНР и странами, расположенными на запад от Узбекистана. Эта близость обеспечивает возможность эффективного транспортного соединения между Китаем и другими регионами, особенно странами Европы. Следующим значимым географическим фактором является расположение страны на пересечении нескольких ключевых международных транспортных коридоров, включая Транс-Каспийский транспортный коридор, который связывает страны Центральной Азии с Каспийским морем и далее с Европой. Это способствует более эффективной торговле и транспорту между различными регионами [9].

Географическое положение Кыргызстана. Страна граничит с Казахстаном на севере, Китаем на востоке, Таджикистаном на юге и Узбекистаном на западе. Это местоположение позволяет развивать транспортные связи между Востоком и Западом, а также между Севером и Югом. Кыргызстан лежит на пересечении нескольких важных международных транспортных коридоров, включая Транс-Казахстанский железнодорожный коридор, который соединяет Китай и Казахстан с Туркменистаном и Ираном на юге. Это обеспечивает возможность более эффективной транспортировки грузов между различными регионами.

Факторами, усложняющими реализацию ИПП в стране, является гористый характер местности и отсутствие прибрежных территорий.

Географическое положение Таджикистана. Страна граничит с Китаем на востоке, что обеспечивает ему удобное местоположение для развития торговли и экономического сотрудничества с Китаем. Эта близость способствует более эффективной торговле и транзиту товаров между двумя странами. Таджикистан находится на пути нескольких важных транспортных коридоров, включая Транс-Памирский транзитный коридор, который связывает Центральную Азию с Китаем и другими регионами. Это делает Таджикистан ключевым элементом для развития международных транспортных связей в рамках инициативы «Пояс и путь».

Фактором, усложняющим интеграцию Таджикистана в инициативу, является гористый на 90 процентов характер местности. Этот сложный горный ландшафт затрудняет развитие логистики в стране, обеспечивающей торговые потоки и экономическую деятельность, а также развитие сферы туризма, гидроэнергетики и добычи природных ресурсов.

Географическое положение Туркменистана. Страна находится в центре Центральной Азии и имеет общие границы с пятью странами региона (Казахстан, Узбекистан, Афганистан, Иран и Каспийским морем). Это делает его важным транзитным узлом и позволяет Китаю усилить свои связи с этими странами и расширить торговые и экономические партнерства. Туркменистан лежит на пересечении различных транспортных коридоров, включая транспортные пути, связывающие Китай с Европой и странами на Ближнем Востоке. Это создает возможности для более эффективной

транспортной инфраструктуры и транзитных маршрутов в рамках инициативы «Пояс и путь»

Расположенный на пересечении Восток-Запад и Север-Юг, Туркменистан исторически служил ключевой точкой на древнем Шелковом пути и колыбелью различных цивилизаций. Из-за своего восточного побережья Каспийского моря Туркменистан долгое время считался одной из самых недоступных стран в мире. Тем не менее, с развитием крупных инфраструктурных проектов, включая международные энергетические и мультимодальные транспортные коридоры, Туркменистан постепенно открывает свои двери миру. Его стратегическое местоположение в Центральной Азии делает его естественным хабом для региональных связей и важным мостом между Европой, Азией и Ближним Востоком [10]. Расположенный между Центральной Азией, Ближним Востоком, Южной Азией и Кавказом, Туркменистан имеет потенциал стать важным центром для проведения будущих реформ и сотрудничества с соседними странами. Для достижения этой цели важно продолжать расширение регионального сотрудничества.

Транзитный потенциал

Транзитный потенциал стран Центральной Азии играет ключевую роль в реализации инициативы «Пояс и путь», поскольку тесно связан с географическими особенностями региона. Центральная Азия находится в стратегически важном местоположении, предоставляя короткие и эффективные транзитные маршруты между Востоком и Западом, а также между Югом и Севером. Страны этого региона обладают уникальным географическим положением, предоставляя доступ к Китаю, России, Турции и прикаспийским странам.

Однако наличие горных хребтов, таких, как Тянь-Шань и Памирские горы, создают препятствия для развития транспортной инфраструктуры, включая строительство тоннелей и дорог. Несмотря на эти сложности, Пекин признает потенциал этих стран в качестве важных транзитных коридоров и способствует развитию проектов по улучшению инфраструктуры и торговли.

О значимости региона для реализации целей ИПП свидетельствует инвестиционная политика КНР в развитие железнодорожного и автомобильного сообщения, формирующего такие коридоры, как: Новый Евразийский наземный мост, связывающий Китай с Европой через Казахстан и Китай - Центральная Азия - Западная Азия. Экономический коридор, который связывает Синьцзян с Кыргызстаном, Таджикистаном, Казахстаном, Узбекистаном и Туркменистаном в обход России [8].

Два коридора ИПП, проходящие через регион ЦА, соединяют Китай с Европой и Китай с Ираном и Западной Азией соответственно. Первый использует два железнодорожных маршрута для достижения Европы: один через Казахстан, Россию и Беларусь, а другой - через Казахстан, Кавказ и Турцию. Второй использует три маршрута для достижения Ирана и Западной Азии, два из которых проходят через Узбекистан. Один из маршрутов проходит через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан, второй - через Кыргызстан, Узбекистан и Туркменистан, а третий - через Кыргызстан, Таджикистан и Афганистан.

По мнению экспертов Всемирного банка, предложенные Пекином транспортные маршруты считаются перспективными, и множество транспортных проектов в регионе ориентировано на них, что приносит странам Центральной Азии непосредственные выгоды от участия в инициативе. Помимо основных транспортных маршрутов, необходимо улучшать второстепенную инфраструктуру, чтобы максимизировать выгоды и эффективность для стран и их населения. Инициатива предоставляет странам региона уникальную возможность получить экономические и инфраструктурные преимущества от участия в проектах, которые уже разрабатываются или планируются в данном регионе [11].

Отсутствие выхода к морю у всех пяти центральноазиатских республик объясняет планы Китая по строительству железных дорог и дорожных проектов, которые существенно улучшат интеграцию региона. Необходимость в значительных инвестициях в транспортную инфраструктуру очевидна. Кроме того, наряду с развитием логистики, инициатива «Пояс и путь» будет способствовать более свободному перемещению людей и товаров внутри этих стран, а также смягчит финансовое бремя, которое несут местные власти при финансировании подобных неотложных инфраструктурных проектов [12].

Транзитный потенциал Казахстана. РК с самого начала был выбран Пекином в качестве ключевого звена ИПП. Этот выбор не случаен. По мнению китайских властей, именно Казахстан является наиболее стабильной республикой в регионе, обладающей и политическим, и экономическим потенциалом для того, чтобы стать полноценным партнером Пекина в его новой инициативе. Выделяя преимущества Казахстана, китайское руководство особо отмечало, что обширная территория Казахстана позволяет проецировать различные транспортные проекты с выходом на Россию, Каспийское море, Кавказ, Иран, Персидский залив, центральноазиатские страны и Индию.

Республика Казахстан обладает разветвленной транспортной инфраструктурой, включая железные дороги, автомагистрали и трубопроводы. Евразийский сухопутный мост, соединяющий Китай и Европу через Казахстан, представляет собой ключевой транзитный маршрут. Страна активно вкладывает средства в развитие своей инфраструктуры с целью расширения своего транзитного потенциала. В Казахстане железнодорожные перевозки играют особую роль по сравнению с другими странами Центральной Азии, поскольку более половины железных дорог региона находятся именно здесь. Казахстан также имеет стратегический доступ к Каспийскому морю через порты Актау и Курык, что способствует росту грузопотока. Фактически объем грузоперевозок удвоился в первом полугодии 2022 г. Казахстан также предоставляет необходимую территорию для прокладки двух железнодорожных маршрутов в рамках инициативы «Пояс и путь». Один из этих маршрутов проходит через Россию, Беларусь и большую часть Европы, а второй маршрут идет через Каспийское море, затем в Азербайджан, Грузию, Турцию, Европу и Иран, проходя через Туркменистан. Эти маршруты являются более короткими и параллельными нефтепроводам, обеспечивая эффективные транспортные связи. Казахстан также создает возможности для мультимодальных перевозок через Каспийское море.

Обе стороны создали сухой порт в городе Хоргос, расположенном на границе, оснащенный крупными объектами для перевозки грузов между поездами, работающими

на разных рельсах. Хоргос играет важную роль как транспортный узел, способствуя развитию Синьцзяна, одного из наименее развитых регионов Китая. Особое внимание уделяется железнодорожному сообщению между портом Ляньюньган на юго-востоке, терминалом в Казахстане и Хоргосом, который начал свою деятельность с 2015 г. Развитие Хоргоса в качестве крупнейшей сухопутной дороги и сухого порта в региональном логистическом хабе, предлагающем безвизовый режим в специальной экономической зоне, - это проект, направленный на увеличение объема торговли между странами [13].

Казахстан интегрировал свою национальную программу экономического развития «Нұрлы жол» с китайской инициативой «Пояс и путь». В 2015 г. РК и КНР приняли решение о связи «Нұрлы жол» с ИПП. Это привело к определению ключевых направлений совместной работы и подписанию «Плана сотрудничества для интеграции новой экономической политики», сопряжению ИПП с «Нұрлы жол» и строительству «Экономического пояса Шелкового пути» между двумя странами.

Транзитный потенциал Узбекистана. Одним из основных направлений сотрудничества Узбекистана и Китая в рамках ИПП является развитие транспортной инфраструктуры. Узбекистан вложил значительные средства в модернизацию своих транспортных сетей, включая автомагистрали, железные дороги и аэропорты, для улучшения региональных связей. Китай активно участвует в поддержке этих усилий посредством финансирования, технологий и экспертного образования. 22 июня 2016 г. в Ташкенте была официально завершена стройка ключевого проекта в сотрудничестве Узбекистана и Китая - железнодорожного участка Ангрэн-Пап и камчинского тоннеля. Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев подчеркнул, что ИПП позволит странам Центральной Азии установить связи через Китай с рынками Южной и Юго-Восточной Азии, а также Европы [14]. Примером успешного сотрудничества послужило строительство железнодорожной линии Ангрэн-Пап, которая улучшила доступ Узбекистана к мировым рынкам и упростила транспортировку товаров.

РУ играет важную роль в ИПП, обслуживая два основных транспортных направления, которые связывают Китай и Иран через Узбекистан быстрее. Один из них - это коридор Казахстан-Узбекистан-Туркменистан, а другой - маршруты через Кыргызстан, Узбекистан и Туркменистан-Иран. Ташкент также активно работает над развитием транспортных коридоров в Центральной Азии, включая строительство железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан, которая обеспечит доступ к международным морским портам. Китай, Узбекистан и Кыргызстан подписали соглашение о строительстве этой дороги, позволяя им иметь короткий путь в Европу, минуя Россию [15]. Проект был подтвержден на саммите «Центральная Азия-Китай» в Сиань и получил дальнейшее развитие. Эта железнодорожная линия начнется в Кыргызстане и проходит через Узбекистан, создавая новые возможности для региональной связи и торговли.

Транзитный потенциал Кыргызстана. Горная страна в Центральной Азии обладает значительным транзитным потенциалом, особенно в наземных маршрутах, связывающих Китай и остальную Центральную Азию. В южной части границы, близкой к Таджикистану, горы высокие и непроходимые, но севернее топография более благоприятна для автомобильного и железнодорожного сообщения. Это делает пересечение границы

с КНР сложным, так как маршрут используется для перевозки товаров в Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан [16]. Маршрут через город Иркештам, на высоте менее 3 км над уровнем моря, является ключевым сегментом, обеспечивающим автобусное сообщение. Этот маршрут поддерживается ИПП и соединяет Китай и Кыргызстан с регионом ЦА, Ираном и мировыми морскими портами, создавая трансцентральную железнодорожную сеть.

Строительство железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан в сентябре 2022 г. имеет стратегическое значение для Кыргызстана. Проект сокращает транспортные пути, обеспечивая более эффективную железнодорожную связь с Ближним Востоком и Европой, а также способствует экономическому росту в Китае [17]. Для Кыргызстана же это означает новые возможности для развития и выход из транспортной изоляции. Поскольку основной поток железнодорожных грузов из Китая в Европу через Казахстан и Россию стал длинным и медленным, новая железная дорога создает более эффективный и безопасный маршрут. Изменения в геополитической ситуации и конфликт в Украине привели к тому, что водителям и транспортным компаниям становится все труднее работать на маршрутах через Россию и Беларусь [18]. В этой ситуации Кыргызстан может стать логистическим центром и предоставлять разнообразные услуги для товаров, пересекающих ИПП.

Транзитный потенциал Таджикистана. В Таджикистане зарегистрировано около 300-400 китайских компаний, которые в основном специализируются на инвестиционной деятельности, включая строительство автомобильных дорог. Это обусловлено тем обстоятельством, что более 90 процентов территории страны покрыто горами, что делает транспортную систему зависимой в значительной степени от автодорог. Кроме того, планируемая сухопутная часть железнодорожного маршрута, предусмотренного инициативой «Пояс и путь», обходит территорию Таджикистана, за исключением автодороги Душанбе-Кульма.

Инициативу «Пояс и путь» нельзя ограничивать только сферой коммуникаций. «Этот проект предполагает широкий спектр компонентов, включая политический диалог, развитие инфраструктуры, содействие свободной торговле, финансирование и обмен между государствами» - подчеркнула профессор Г. Майтдинова [19]. Республика имеет прямую связь с Китаем через автодорогу Душанбе – Куляб – Хорог – Мургаб – Кульма – Кашгар, которая соединяет основные города Таджикистана с транспортной инфраструктурой на северо-западе Китая и проходит через пункт пропуска «Кульма-Карасу» в Восточном Памире.

Таким образом, существующая транспортная инфраструктура на территории Таджикистана может быть рассмотрена как альтернативный маршрут в центральном и южном направлениях, который в будущем может быть интегрирован с афганским шоссе Кульма – Хорог и далее до афганского Файзабада. С другой стороны, это направление может связать Китай с Узбекистаном через автомагистрали Душанбе – Худжанд – Чанак и Душанбе – Турсунзаде (к границе с Узбекистаном). В рамках ИПП существует коридор Китай-Центральная Азия-Западная Азия, где Туркменистан играет важную роль. Два основных маршрута инициативы пересекают Туркменистан. Первый маршрут

– это коридор Казахстан-Узбекистан-Туркменистан – Иран, который является частью транспортного коридора «Север-Юг». Коридор проходит через Фараба, Мэри и Сархес в Иране. Второй маршрут/коридор Кыргызстан-Узбекистан-Туркменистан, также проходит через Мери и Сархес [20].

Транзитный потенциал Туркменистана. Страна расположена между Каспийским морем на западе и Центральной Азией на востоке. Это стратегическое местоположение позволяет Туркменистану служить мостом для транзита товаров между Востоком и Западом, а также между Севером и Югом. Транзитный коридор Туркменистана имеет существенное значение для транспортно-логистической сферы Центральной Азии и Евразии в широком смысле. Предложенный Туркменистаном амбициозный проект транспортного коридора в Турцию через Иран и Ирак логично вписывается в избранную руководством страны логистическую стратегию вовлечения в международные логистические проекты [20]. Он должен стать частью более глобального проекта «Восток – Запад» по доставке китайских грузов в Европу.

Таким образом, Туркменистан выступает в качестве важного транзитного коридора для сотрудничества Китая в системе трансграничных перевозок. Это способствует увеличению количества и объема грузовых поездов и открывает доступ к рынкам Южной Азии, Ближнего Востока, Восточной Европы и Каспийского моря. Пекин также может достичь Запада через Туркменистан и маршрут Центральная Азия-Каспий-Кавказ.

Таким образом, географические особенности оказывают значительное влияние на транзитный потенциал стран Центральной Азии в рамках инициативы. Несмотря на значительный транзитный потенциал региональных государств, Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан и Туркменистан имеют ограничивающие факторы. Решение существующих проблем, связанных с логистикой, требует значительных финансовых вливаний, постоянного мониторинга и анализа, а также готовности к изменениям и адаптации к новым условиям рынка и технологий. Анализ географического и транзитного потенциала стран региона указал, что благодаря своему стратегическому географическому положению и развитой инфраструктуре, Казахстан играет центральную роль в рамках ИПП. Он выступает ключевым сухопутным мостом для товаров и способствует развитию региональной и международной торговли. Другие страны Центральной Азии также участвуют в региональном транзите, но уникальные преимущества Казахстана делают его ключевым игроком в успехе этой инициативы в этом регионе.

Экономический фактор

Китайская инициатива «Пояс и путь» стимулирует экономический рост в странах-участницах. Страны с сырьевой экономикой благодаря своему центральному расположению вносят значительный вклад в рост транзитной торговли между Европой и Азией [21]. КНР является ключевым партнером для центральноазиатских государств, в то время как региональные государства являются основными поставщиками сырья [22].

В данной статье авторы проанализировали лишь часть проектов, работающих в рамках инициативы «Пояс и путь» в Центральной Азии. Конкретные инициативы могут варьироваться в зависимости от страны и могут охватывать ряд секторов, включая энергетику, транспорт, сельское хозяйство и туризм. Как показано в таблице, по сравнению с другими государствами Центральноазиатского региона, в рамках инициативы «Один пояс, один путь» подавляющее большинство китайских проектов разрабатывается Казахстаном.

Геоэкономическая составляющая инициативы имеет несколько направлений. Одними из основных являются экспорт китайской модели экономического развития для развивающихся стран-участниц ИПП и предоставление новых возможностей для государств, находящихся вдоль маршрута. Именно эти два аспекта наиболее привлекательны для центральноазиатских стран, которые ищут альтернативу ресурсной экономике и новым торговым путям.

Для сравнительного анализа активности стран Центральной Азии в рамках ИПП авторы статьи использовали несколько ключевых показателей.

Двусторонние проекты как показатель оценивают проекты и соглашения, заключенные между Китаем и странами Центральной Азии в рамках инициативы. Он может включать в себя инфраструктурные проекты, энергетическое сотрудничество и другие соглашения, способствующие экономическому развитию региона. Показатель инвестиционной политики КНР в Центральной Азии оценивает меры и политику, которые Китай применяет к инвестициям в страны региона: налоговые льготы, финансовую поддержку и другие инструменты, которые способствуют привлечению китайских инвестиций в регион. Данные о торговом обороте отражают объем торговых операций между сторонами и позволяют оценить, насколько активно происходит торговое сотрудничество и какие товары и услуги включены в этот оборот.

Эти показатели служат инструментами для оценки степени вовлеченности каждой страны региона в экономическое сотрудничество в рамках ИПП. Их анализ позволяет выявить тенденции и динамику развития экономических отношений между Китаем и странами Центральной Азии.

Следует отметить, что в Центральной Азии реализуется множество других проектов и форм сотрудничества. Конкретные инициативы могут различаться в зависимости от конкретной страны и включать в себя различные секторы, такие, как энергетика, транспорт, сельское хозяйство и туризм.

Таблица 1

Ряд китайских инициатив «Один пояс, один путь» и двусторонние проекты в Центральной Азии [23]

Секторы	Сводные по отраслям	Казахстан	Кыргыз-стан	Таджики-стан	Узбеки-стан	Туркмени-стан
Всего по стране	261	102	46	44	43	26

Развитие торговли и промышленности	131	61	17	17	24	12
Железнодорожное и автомобильное сообщение	51	14	11	16	5	5
Энергетическая связь	48	20	5	7	12	4
Проекты «от человека к человеку»	31	7	13	4	2	5

Из приведенных выше данных видно, что по сравнению с другими странами Центральной Азии, Казахстан активно развивает и успешно реализует значительное количество китайских проектов в рамках инициативы «Пояс и путь». Этот факт свидетельствует о высокой степени вовлеченности РК в сотрудничество с КНР и подчеркивает его лидерский статус в регионе. При сравнении секторов экономики, анализируемых по отраслям в странах Центральной Азии, можно заметить, что Казахстан выделяется по нескольким важным показателям, что подтверждает его доминирующее положение. Например, в области торговли и промышленности Казахстан реализует 131 проект, в сфере железнодорожного и автомобильного сообщения республика имеет 51 проект, область энергетики представлена 48 проектами и 31 проект считается значимым вкладом в укрепление взаимопонимания между китайскими и казахстанскими обществами.

Таблица 2

Прямые иностранные инвестиции Китая в страны Центральной Азии за 2022 год [24,25]

Казахстан	1,4 млрд. долл. США
Узбекистан	2,2 млрд. долл. США
Кыргызстан	326 млн. долл. США
Таджикистан	–
Туркменистан	–

Китай является одним из крупнейших инвесторов для стран Центральной Азии. В рамках ИПП регион стал крупным получателем китайских прямых иностранных инвестиций (ПИИ). Данная динамика продолжает активно развиваться. КНР активно вкладывает средства в различные секторы этого региона, включая нефтегазовую промышленность,

энергетику, транспорт, инфраструктуру, сельское хозяйство и производство. Рассмотрим несколько значимых проектов и направлений инвестирования, осуществляемых в разных странах региона.

Так, Республика Казахстан получает значительные китайские инвестиции. Примером использования ПИИ является строительство китайско-казахстанской нефтепроводной магистрали, которая играет важную роль в транспортировке энергоносителей между двумя странами. Также следует отметить китайско-казахстанскую межгосударственную железнодорожную магистраль, которая способствует укреплению торговых и энергетических связей между странами.

Второй страной, получающей китайские инвестиции, является Узбекистан. Инвестиции направляются в основном в нефтегазовую, химическую, текстильную и электроэнергетическую отрасли. Китай также инвестирует в сельское и водное хозяйство, а также в логистику, способствуя диверсификации экономики страны.

Кыргызстан вкладывает китайские инвестиции в сферу энергетики, транспорта, туризма и сельского хозяйства. Эти инвестиции направлены на строительство гидроэлектростанций, аэропортов и дорог, что способствует модернизации инфраструктуры страны.

В Таджикистане Китай активно инвестирует в энергетику, строит гидроэлектростанции и линии электропередачи, что помогает улучшить энергетическую инфраструктуру страны. Кроме того, китайские компании также участвуют в разработке золотых месторождений, способствуя развитию добычи и экспорту драгоценных металлов.

В Туркменистане значительные китайские инвестиции сосредоточены в нефтегазовой отрасли. По данным 2012 года, 39 процентов всех иностранных инвестиций в стране поступают из Китая, что делает Китай ключевым иностранным инвестором в этой стране.

Исходя из анализа данных, можно утверждать, что Казахстан занимает лидирующее положение по объему инвестиций, предоставленных Китаем странам Центральной Азии за рассматриваемый период. Этот факт подчеркивает важную роль Казахстана в регионе в рамках китайской инициативы «Пояс и путь» и подразумевает его высокий потенциал для развития сотрудничества с Китаем.



Рисунок 1. Торговля между Китаем и странами Центральной Азии [26]

Приведенные в таблице данные свидетельствуют о том, что РК занимает ведущее положение среди региональных стран по объемам торговли с КНР. Важнейшими экспортными товарами из Казахстана в Китай входят нефть, газ, уголь, металлы и сельскохозяйственная продукция. Эти товары составляют значительную часть торгового оборота между двумя странами.

Узбекистан также поддерживает значительный товарооборот с Китаем, экспортируя хлопок, текстиль, золото, газ и нефтепродукты. Это свидетельствует о разнообразии продукции, которую Узбекистан предоставляет на китайский рынок, и об интенсивных торговых отношениях между странами. Китайская сторона также активно инвестирует в Республику Узбекистан, поддерживая проекты, связанные с развитием промышленных парков и инфраструктуры.

Таджикистан развивает торговые отношения с Китаем, экспортируя такие товары, как алюминий, хлопок, фрукты и овощи. Основными импортируемыми товарами из КНР являются машиностроительная продукция и электроника. Душанбе сотрудничает с Пекином в различных областях, включая энергетику, транспорт и туризм.

Бишкек также расширяет торговые связи с Пекином, экспортируя шерсть, хлопок, шелк, фрукты и овощи. Импорт из Китая включает в себя электронику, машины и промышленные товары. Кыргызстан также играет важную роль в качестве транзитного пункта для товаров, перемещаемых между Китаем и другими странами региона.

Торговля между Ашгабатом и Пекином также активно развивается. Экспорт из Туркменистана включает газ, нефть, хлопок и минеральные ресурсы. Крупные проекты, такие, как газопроводы, способствуют укреплению торговых связей между двумя странами.

Казахстан, благодаря своим богатым природным ресурсам, играет важную и ключевую роль в контексте инициативы. Эта роль определяется такими факторами, как обширные запасы нефти и природного газа, что делает его критически важным поставщиком энергетических ресурсов для Китая. КНР как крупнейшая экономика в мире имеет постоянный спрос на эти энергоносители для обеспечения своего промышленного роста, транспорта и домашних нужд. Казахстан также богат различными металлами и минералами, включая медь, цинк, свинец, уран и др. Эти сырьевые материалы являются ключевыми компонентами в различных отраслях, таких, как строительство, производство и электроника, и они имеют стратегическое значение для Китая.

Заключение

На основе анализа, проведенного в статье, авторы пришли к следующим выводам.

Географическое положение Казахстана, расположенного на стыке Европы и Азии, придает ему стратегическое значение в контексте инициативы «Пояс и путь». Республика является важным элементом сухопутной составляющей инициативы, что дает ряд существенных возможностей и вызовов как в экономическом, так и в геополитическом смысле. Подчеркивается, что геополитическое положение и роль Казахстана в регионе имеют глобальное значение и влияют на экономическое и геополитическое развитие региона.

Казахстан как один из ключевых участников инициативы «Пояс и путь» (ИПП) успешно привлекает иностранные инвестиции для развития своей инфраструктуры. Астана стала важным партнером Пекина для перемещения товаров и людей между Китаем и Европой. Этот статус привлек инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры и проекты логистики. Привлечение иностранных инвестиций, развитие инфраструктуры, а также строительство и перенос промышленных предприятий и агрокомплексов приносят экономические выгоды не только для Казахстана, но и для всего центральноазиатского региона.

Исходя из сравнительного анализа активности стран Центральной Азии в рамках инициативы «Пояс и путь», можно утверждать, что с учетом выбранных авторами факторов Казахстан обладает всеми необходимыми ресурсами для активной роли в реализации этой инициативы. Следует подчеркнуть, что лидерская позиция Казахстана способствует укреплению регионального взаимодействия и способствует устойчивому развитию Центральной Азии.

Вклад авторов:

Кыдырбек Ф.А. – разработка концептуальной основы статьи и проведение тщательного анализа статистических документов.

Усорова К.К. – сбор и анализ материалов.

Кукеева Ф.Т. – формирование научно-методологической основы статьи.

Исова Л.Т. – корректура и редактура материала.

Данная статья подготовлена в рамках программы целевого финансирования МНВО РК BR18574168 «Роль Казахстана в углублении региональной интеграции стран Центральной Азии и цели устойчивого развития страны в рамках глобальных трендов современности».

Список литературы

1. China Daily (2015) [Speech by Xi Jinping at the General Debate of the 70th Session of the UN General Assembly] [Electronic resource]. – 2015. – URL: http://il.china-embassy.gov.cn/eng/gdxw/201509/t20150930_1876030.htm (Accessed: 13.10.2022).

2. Wang Yi: Join Hands to Forge the Next Golden Three Decades of China-Kazakhstan Relations. [Electronic resource]. – 2015. – URL: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/kjgzbdffyq/202206/t20220608_10700222.html (Accessed: 22.10.2022).

3. Тагиев Улугбек. Al Jazeera America: Для Китая марш на запад, в сторону Центральной Азии имеет историю, восходящую корнями к временам свыше 2-тысячелетней давности [Электронный ресурс]. – 2014. – URL: <https://zonakz.net/2014/03/31/al-jazeera-america-dlja-kitaja-marsh-na-zapad-v-storonu-centralnoj-azii-imeet-istoriju-voskhodjashhuju/> (дата обращения: 04.10.2023).

4. Baldacchino G., Wivel A. Small states: concepts and theories // Handbook on the politics of small states. – Edward Elgar Publishing, 2020. – P. 2-19.

5. Swaine M. D. Chinese views and commentary on periphery diplomacy // China Leadership Monitor. – 2014. – V. 44. – No. 1. – P. 1-43.
6. Advisory P. G. P. G. G. Training Services. A Study of International Transport Corridors in OIC Member Countries // Report prepared for Islamic Development Bank (IDB). – 2015.
7. Jaborov S. Chinese loans in Central Asia: Development assistance or “predatory lending” // China’s Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia. – 2018. – P. 34-40.
8. Linn J. F. China’s and Russia’s interests in Central Asia: Connecting the dots in Kazakhstan // Brookings Institution. Retrieved September. – 2013. – V. 23. – P. 2015.
9. Aminjonov F., Abylkasymova A., Aimée A., Eshchanov B., Moldokanov D., Overland I., Vakulchuk R. BRI in Central Asia: Rail and Road Connectivity Projects // OSCE Academy / NUPI, Central Asia Regional Data Review 21(2019), 1-18.
10. Choganov K. Turkmenistan’s strategic corridors. – 2021.
11. World Bank. South Caucasus and Central Asia-The Belt and Road Initiative: Georgia Country Case Study. – 2020.
12. Yellinek R. Opinion. –The Impact of China’s Belt and Road Initiative on Central Asia and the South Caucasus // Consulté le. – 2020. – V. 3. – No. 23. – P. 2022.
13. Enterprises to Kazakhstan. Tengrinews [Electronic resource]. URL: <https://tengrinews.kz/markets/kitay-pereneset-desyatki-predpriyatiy-v-kazahstan-266949/> (Accessed: 28.09.2023).
14. Tolipov F. Uzbekistan and Central Asia in space-time coordinates of the modern Silk Road // Research Handbook on the Belt and Road Initiative. – Edward Elgar Publishing, 2021. – P. 300-311.
15. Китай, Узбекистан и Кыргызстан договорились строить железную дорогу в обход России. –2016. – URL: <https://rus.azattyq.org/a/32420016.html> (дата обращения: 06.01.2023).
16. Kyrgyzstan and the Belt & Road Initiative: Trans Central Asian Road & Rail Connectivity & Added Value Manufacturing Services Silk Road Briefing. [Electronic resource]. – 2021. – URL: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2021/06/29/kyrgyzstan-and-the-belt-road-initiative-trans-central-asian-road-rail-connectivity-added-value-manufacturing-services/> (Accessed:15.10.2022).
17. Kyrgyzstan’s Opportunities and Challenges from China’s Belt & Road Initiative Silk Road Briefing [Electronic resource]. – 2023. – URL: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2023/03/14/kyrgyzstans-opportunities-and-challenges-from-chinas-belt-road-initiative/> (Accessed:15.10.2022).
18. Проект железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан может стартовать осенью. Объясняем, почему она важна для всех стран Центральной Азии [Электронный ресурс]. – 2006. – URL: <https://www.currenttime.tv/a/proekt-zheleznoy-dorogi-kitay-kyrgyzstan-uzbekistan-mozhet-startovat-osenyu-obyasnyаем-pochemu-ona-vazhna-dlya-vseh-stran-tsentralnoy-azii/31958781.html> (дата обращения: 24.09.2022).
19. Майтдинова Гузель. Таджикистан стремится использовать любую платформу для реализации своих целей и задач [Электронный ресурс]. –2017. – URL: <https://cabar.asia/ru/guzel-majtdinova-tadzhikistan-staraetsya-ispolzovat-lyubuyu-platformu-dlya-realizatsii-svoih-tselej-i-zadach> (дата обращения: 24.09.2022).
20. Логистическая стратегия Туркменистана нацелена на активизацию сотрудничества в пределах регионов и континентов [Электронный ресурс]. – 2020. – URL: <https://turkmenistan.gov.tm/ru/post/36529/logisticheskaya-strategiya-turkmenistana-natselena-na-aktivizatsiyu-sotrudnichestva-v-predelakh-regionov-i-kontinentov> (дата обращения: 24.09.2022).

21. International Transport Forum. Enhancing Connectivity and Freight in Central Asia. – OECD Publishing, 2019.
22. Behbahani S.A. Middle Asia: Geopolitical cohesion and regional powers // Материалы междунар. научно-практич. конференции «Многовекторность Центральной Азии: взгляд изнутри». – Алматы: Институт востоковедения им. Р.Б.Сулейменова КН МОН РК, 2020. – С. 178-196.
23. Vakulchuk R. et al. BRI in Central Asia // Overview of Chinese Projects, June 2019. – 2019.
24. Invest in Kazakhstan [Электронный ресурс]. – 2023. – URL: <https://invest.gov.kz/> (дата обращения: 17.10.2023).
25. Третью иностранных инвестиций в 2022 году пришли из Китая. [Электронный ресурс]. – 2023. – URL: <https://www.akchabar.kg/ru/news/tret-inostrannyh-investicij-v-2022-godu-prishli-iz-kitaya/> (дата обращения: 17.10.2023).
26. List of markets for the selected product. Product: total all products. Trade map [Electronic resource]. URL: <https://intracen.org/resources/data-and-analysis/trade-statistics> (Accessed: 17.05.2023).

References

1. China Daily (2015) [Speech by Xi Jinping at the General Debate of the 70th Session of the UN General Assembly]. [Electronic resource] –2015. – Available at: http://il.china-embassy.gov.cn/eng/gdxw/201509/t20150930_1876030.htm (Accessed: 13.10.2022).
2. Wang Yi: Join Hands to Forge the Next Golden Three Decades of China-Kazakhstan Relations. [Electronic resource]. – 2015. – Available at: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/kjgzbdffyq/202206/t20220608_10700222.html (Accessed: 22.10.2022).
3. Ulugbek Tagiev Al Jazeera America: Dlya Kitaya marsh na zapad, v storonu Central'noj Azii imeet istoriyu, voskhodyashchuyu kornyami k vremenam svyshe 2-tysyacheletnej davnosti [Ulugbek Taghiyev Al Jazeera America: For China, the march westwards towards Central Asia has a history going back over 2,000 years]. [Electronic resource]. –2014. – Available at: <https://zonakz.net/2014/03/31/al-jazeera-america-dlja-kitaja-marsh-na-zapad-v-storonu-centralnoj-azii-imeet-istoriju-voskhodjashhuju/> (Accessed: 04.10.2023). [in Russian]
4. Baldacchino G., Wivel A. Small states: concepts and theories // Handbook on the politics of small states (Edward Elgar Publishing, 2020, P. 2-19).
5. Swaine M. D. Chinese views and commentary on periphery diplomacy, China Leadership Monitor, 1 (44), 1-43 (2014).
6. Advisory P. G. P. G. G. Training Services (2011): A Study of International Transport Corridors in OIC Member Countries, Report prepared for Islamic Development Bank (IDB), 2015.
7. Jaborov S. Chinese loans in Central Asia: Development assistance or “predatory lending”, China’s Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia. 2018. – P. 34-40.
8. Linn J. F. China’s and Russia’s interests in Central Asia: Connecting the dots in Kazakhstan, Brookings Institution. Retrieved September. V.23. 2013.– P. 2015.
9. Aminjonov F., Abylkasymova A., Aimée A., Eshchanov B., Moldokanov D., Overland I., Vakulchuk R. BRI in Central Asia: Rail and Road Connectivity Projects, OSCE Academy / NUPI, Central Asia Regional Data Review 21(2019), 1–18.

10. Choganov K. Turkmenistan's strategic corridors, 2021.
11. World Bank. South Caucasus and Central Asia-The Belt and Road Initiative: Georgia Country Case Study. – 2020.
12. Yellinek R. Opinion-The Impact of China's Belt and Road Initiative on Central Asia and the South Caucasus, Consulté le, 23 (3), 2022 (2020).
13. Enterprises to Kazakhstan. Tengrinews. [Electronic resource]. Available at: <https://tengrinews.kz/markets/kitay-pereneset-desyatki-predpriyatiy-v-kazahstan-266949/> (Accessed: 28.09.2023).
14. Tolipov F. Uzbekistan and Central Asia in space-time coordinates of the modern Silk Road, Research Handbook on the Belt and Road Initiative (Edward Elgar Publishing, 2021, P.300-311).
15. Kitaj, Uzbekistan i Kyrgyzstan dogovorilis' stroit' zheleznuyu dorogu v obhod Rossii [China, Uzbekistan and Kyrgyzstan agree to build a railway bypassing Russia] [Electronic resource]. – 2016. – Available at: <https://rus.azattyq.org/a/32420016.html> (Accessed: 06.01.2023). [in Russian]
16. Kyrgyzstan and the Belt & Road Initiative: Trans Central Asian Road & Rail Connectivity & Added Value Manufacturing Services Silk Road Briefing. [Electronic resource]. – 2021. – Available at: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2021/06/29/kyrgyzstan-and-the-belt-road-initiative-trans-central-asian-road-rail-connectivity-added-value-manufacturing-services/> (Accessed:15.10.2022).
17. Kyrgyzstan's Opportunities and Challenges from China's Belt & Road Initiative Silk Road Briefing. [Electronic resource]. – 2023. – Available at: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2023/03/14/kyrgyzstans-opportunities-and-challenges-from-chinas-belt-road-initiative/> (Accessed:15.10.2022).
18. Proekt zheleznoj dorogi Kitaj – Kyrgyzstan – Uzbekistan mozhet startovat' osen'yu. Ob"yasnyam, pochemu ona vazhna dlya vsekh stran Central'noj Azii [The China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway project may start in autumn. Explaining why it is important for all Central Asian countries]. [Electronic resource]. – 2006. – Available at: <https://www.currenttime.tv/a/proekt-zheleznoy-dorogi-kitay-kyrgyzstan-uzbekistan-mozhet-startovat-osenyu-obyasnyam-pochemu-ona-vazhna-dlya-vseh-stran-tsentralnoy-azii/31958781.html> (Accessed: 24.09.2022). [in Russian]
19. Guzel' Majtdinova: Tadjikistan stremitsya ispol'zovat' lyubuyu platformu dlya realizacii svoih celej i zadach [Guzel Maitdinova: Tajikistan seeks to use any platform to realise its goals and objectives]. [Electronic resource]. –2017. – Available at: <https://cabar.asia/ru/guzel-majtdinova-tadjikistan-staraetsya-ispolzovat-lyubuyu-platformu-dlya-realizatsii-svoih-tselej-i-zadach> (Accessed: 24.09.2022). [in Russian]
20. Logisticheskaya strategiya Turkmenistana nacelena na aktivizaciyu sotrudnichestva v predelakh regionov i kontinentov [Turkmenistan's logistics strategy aims to intensify co-operation within regions and continents]. [Electronic resource]. – 2020. – Available at: <https://turkmenistan.gov.tm/ru/post/36529/logisticheskaya-strategiya-turkmenistana-natselena-na-aktivizatsiyu-sotrudnichestva-v-predelakh-regionov-i-kontinentov> (Accessed: 24.09.2022). [in Russian]
21. International Transport Forum. Enhancing Connectivity and Freight in Central Asia (OECD Publishing, 2019).
22. Behbahani S.A. Middle Asia: Geopolitical cohesion and regional powers, Materialy mezhdunar. nauchno-praktich. konferencii «Mnogovektornost' Central'noj Azii: vzglyad iznutri» [Materials of the International Scientific and Practical Conference "Multi-vectorism of Central Asia: a look inside"] (: R.B.Suleimenov Inst. Oriental Studies. Committee of Science of the Ministry of Science and Higher Education of the RK, Almaty), 178-196 (2020).

23. Vakulchuk R. et al. BRI in Central Asia, Overview of Chinese Projects (June 2019).

24. Invest in Kazakhstan. – 2023 [Electronic resource]. – Available at: <https://invest.gov.kz/> (Accessed: 17.10.2023).

25. Tret' inostrannyh investicij v 2022 godu prishli iz Kitaya [One-third of foreign investment in 2022 came from China.]. [Electronic resource]. – 2023. – Available at: <https://www.akchabar.kg/ru/news/tret-inostrannyh-investicij-v-2022-godu-prishli-iz-kitaya/> (Accessed: 17.10.2023). [in Russian]

26. List of markets for the selected product. Product: total all products. Trade map. [Electronic resource]. Available at: <https://intracen.org/resources/data-and-analysis/trade-statistics> (Accessed: 17.05.2023).

Ф.А. Кыдырбек, Ф.Т. Кукеева, К.К. Усорова, Л.Т. Исова

Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Алматы, Қазақстан

Орталық Азия елдерінің Қытайдың «Белдеу және жол» бастамасына қатысуы: Қазақстан республикасының жетекші рөлі

Аңдатпа. Қытайдың «Белдеу және жол» бастамасы Орталық Азияның стратегиялық маңыздылығы мен оның ресурстарына назар аудара отырып, жаһандық экономикалық және геосаяси ландшафтты өзгертті. Мақала авторларының алдына Қазақстанның көшбасшылық ұстанымын анықтау мақсатында Орталық Азия елдерінің «Белдеу және жол» бастамасына қатысуын салыстырмалы талдау міндеті қойылды. Географиялық, экономикалық, инвестициялық көрсеткіштер мен транзиттік әлеуетті бағалау арқылы бұл зерттеу аймағында «Белдеу және жол» бастамасын табысты іске асырудағы Қазақстанның маңызды рөлі атап көрсетілді. Зерттеудің теориялық негізі - Қытайдың перифериялық дипломатиясы, үлкен және кіші мемлекеттер теориясы, біртұтас тағдыр қауымдастығы, «батысқа шеру» сияқты әртүрлі қытайлық тәсілдердің жиынтығы. Мақалада реализм, неолиберализм және өзара тәуелділік сияқты батыстық теорияларға да назар аударылады. Әдістемелік тұрғыдан алғанда, авторлар әр елдің «Белдеу және жол» бастамасына қатысу дәрежесін бағалау үшін сандық әдістермен толықтырылған салыстырмалы талдауды, мәселенің жан-жақты перспективасын құру үшін тарихи және логикалық әдістерді қолданады.

Мақала Орталық Азия елдерінің «Белдеу және жол» бастамасына қатысуы туралы түсінік береді және осы бастаманы іске асыруға қызығушылық танытатын ҚР сыртқы саяси құрылымдарына, зерттеушілер мен қалың жұртшылыққа арналады.

Түйін сөздер: «Белдеу және жол» бастамасы, Қытай, Орталық Азия, Қазақстанның жетекші рөлі.

F.A. Kydyrbek, F.T. Kukeyeva, K.K. Usseerova, L.T. Isova
Al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan

**Participation of Central Asian countries in China's Belt and Road Initiative:
the leading role of the Republic of Kazakhstan**

Abstract. China's Belt and Road Initiative (BRI) has changed the global economic and geopolitical landscape, drawing attention to the strategic importance of Central Asia and its resources. The authors of the article set out to comparatively analyse the participation of Central Asian countries in the BRI in order to identify Kazakhstan's leading position. By assessing geographical, economic, investment performance and transit potential, this study highlights the important role of Kazakhstan in the successful implementation of the BRI in the region. The theoretical framework of the study is a set of different Chinese approaches, including China's peripheral diplomacy, the theory of large and small states, the Community of Common Destiny, and the "March to the West". The article also draws on Western theories like realism, neoliberalism and interdependence. Methodologically, the authors use comparative analysis complemented by quantitative methods to assess the extent of each country's participation in the BRI. The authors use comparative analysis complemented by quantitative methods. Historical and logical methods are applied to create a comprehensive perspective of the issue.

The article provides insight into the participation of Central Asian countries in the Belt and Road Initiative. It may be of interest to Kazakhstan's foreign policy structures, researchers, and the general public who are interested in the implementation of the Belt and Road Initiative in Central Asia.

Keywords: Belt and Road Initiative, China, Central Asia, Kazakhstan's leading role.

Сведения об авторах:

Кыдырбек Ф.А. – докторант, Казахский национальный университет имени аль-Фараби, Алматы, Казахстан.

Усерова К.К. – докторант, Казахский национальный университет имени аль-Фараби, Алматы, Казахстан.

Кукеева Ф.Т. – доктор исторических наук, профессор кафедры международных отношений и мировой экономики, Казахский национальный университет имени аль-Фараби, Алматы, Казахстан.

Исова Л.Т. – кандидат исторических наук, доцент кафедры международных отношений и мировой экономики, Казахский национальный университет им. аль-Фараби, Алматы, Казахстан.

Kydyrbek F.A. – Ph.D. student, Faculty of International Relations, Al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan.

Usseerova K.K. – Ph.D. student, Faculty of International Relations, Al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan.

Kukeyeva F.T. - Doctor of Historical Sciences, Professor, Department of International Relations and World Economy, Faculty of International Relations, Al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan.

Isova L.T. - Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Department of International Relations and World Economy, Faculty of International Relations, Al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan.



Copyright: © 2024 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY NC) license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>).