



Д.К. Ерниязов*¹
С.А. Ескалиев²
А. Ильясова¹

¹Евразийский национальный университета имени Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан

²Astana IT University, Нур-Султан, Казахстан

*Автор для корреспонденции: damir1968@mail.ru

Казахстанский транзит в системе стратегии «Один пояс – один путь»

Аннотация. В рамках анализа современной транспортной стратегии Китайской Народной Республики «Один пояс – один путь» рассматриваются перспективы транзитных возможностей Республики Казахстан в контексте региональных интересов Центральной Азии. Затрагиваются вопросы неизбежности трансформации мировой экономической политики, роста роли стран Восточной Азии в мировой торговле, а вместе с ним и роста их политического влияния. Республике Казахстан предстоит занять экономическую нишу транзитной страны, а значит, вместе с ним и предстоит реализовывать транспортные проекты. Растет конкуренция стран региона за транзитные маршруты, а вместе с ней будет остро стоять вопрос политической борьбы и безопасности. Налицо взаимосвязь транспортных коммуникаций и мировой торговли с развитием регионов. Рассматриваются реализованные транспортные проекты Казахстана, вопросы сотрудничества в рамках региональных транспортных проектов, формирования транзитных коридоров, переходов, узлов и их значение в современной мировой политике, интересы ведущих континентальных держав и их влияние на стабильность и необходимость обеспечения бесперебойного движения товаров и услуг в центре Евразийского континента. Анализируются проблемы обеспечения безопасности национальной безопасности в контексте борьбы транзитных интересов стран изучаемого региона.

Ключевые слова: политика, геополитика, проекты, стратегия, транзит, транзитные возможности, терминал, порт, экономическая политика.

DOI: <https://doi.org/10.32523/2616-6887/2021-134-1-7-15>

Поступила: 25.12.2020 / Одобрена к опубликованию: 10.02.2021

Введение

Выдвинутое в 2013 году [1] председателем Китайской Народной Республики Си Цзинь-

пинем предложение по объединению морских и сухопутных маршрутов евразийского континента в одно единое транспортно-логистическое кольцо было основано на учете

реального состояния транспортных путей как самого Китая, Ирана, России, так и республик Центральной Азии. Еще задолго до выдвижения китайской инициативы бывший министр Министерства транспорта и коммуникации Республики Казахстан Нигмитжан Исингарин [2] на заре независимости Казахстана в 1991 году писал и говорил о необходимости восстановления транспортной артерии Восток-Запад, предлагал поднять транзитную способность Казахстана путем восстановления средневекового маршрута «Великий шелковый путь». Предполагалось что современные железнодорожные и автомобильные маршруты должны будут связать страны Европы и Восточной Азии и заложить основы Евразийской континентальной интеграции. Данный маршрут позволил бы республике получить дополнительные доходы от международного транзита и в то же время включиться на равных правах в систему внутриконтинентальных транспортных связей. Предложенная идея требовала согласования и поддержки политической элиты Центральноазиатских государств, стран Южной и Восточной Азии. Сам Нигмитжан Кабатович в недавнем прошлом будучи заместителем министра МПС СССР участвовал в восстановлении строительства и реабилитации ранее замороженного между СССР и КНР международного железнодорожного перехода «Дружба-Алашанькоу». Переговоры о восстановлении строительства начались в октябре 1988 года, на следующий год приступили к строительству, строили быстро и основательно, поэтому 12 сентября 1990 года состоялась стыковка железных дорог КНР и СССР. Этот период можно назвать началом функционирования транспортного маршрута из Китая в Европу, который и заложил основы дальнейшей реализации транспортных проектов с Востока на Запад проходящих через территорию Казахстана.

Методы исследования

В целях рассмотрения Казахстанского транзита в системе стратегии «Один пояс – один путь» необходимо было использовать

методы междисциплинарного анализа, используемые как в гуманитарных так и в технических науках. В первую очередь необходимо обратить внимание на методы географического детерминизма, анализа геостратегического расположения Казахстана. Анализ событий в хронологическом порядке требует кроме использования методов наблюдения и получения эмпирических знаний, применение методов интерпретации источникового материала и его критического анализа.

Обсуждение

В течение двадцати двух лет Дружба-Алашанькоу являлся единственным международным железнодорожным переходом пока 22 декабря 2012 года не был открыт еще один международный железнодорожный переход Хоргос [3]. Сама китайская сторона на страницах газет «Синьхуа» и «Тяньшань» утверждала, что реализованные транспортные проекты позволили им усилить экономические позиции Синьцзян-Уйгурского автономного округа [4], что весьма важно для китайской стороны, транспортная линия позволяет КНР поднять экономику СУАР и подключить ее к международному транзиту. Вторая ветвь железной дороги позволила расширить возможности роста торговли между Китаем и Казахстаном. В целях реализации данных проектов в самой Китайской Народной Республике были реализованы транспортные проекты Ляньсинской железной дороги, построена железная дорога по маршрутам Цзинхэ – Инин – Хоргос и реализованы другие логистические проекты [4] в направлении Казахстана. Это позволило обеим республикам в течение тридцатилетнего периода выстроить сеть наземных, транспортных сооружений и соединить Западный Китай и Центральную Азию, где Казахстан играет ключевую транзитную роль. На протяжении десятилетий в Республике Казахстан велось строительство внутренних железных и автомобильных дорог, разрабатывались, принимались и реализовывались транспортно-логистические проекты строительства отдельных участков и крупных

государственных программ: «Дружба-Алашанькоу» [5], в 2001 году построена 187-километровая железная дорога «Аксу-Дегелен», соединившая кратчайшим маршрутом Павлодарский и Семипалатинский регионы, в 2004 году «Хромтау-Алтынсарино» (404 км.), «Путь в Европу», «Западная Европа – Западный Китай». В конце XX века на побережье Каспийского моря Республика Казахстан приступила к развитию морских портов Актау и Атырау, портопунктов Ералиево и Баутино. «КазМорТрансФлот» приступил к строительству искусственных островов на северной части Каспийского моря [6]. Многие задачи необходимо было решать в текущем порядке. Каспийский маршрут позволил Казахстану шире использовать предоставленные логистические возможности и получить прямой доступ к иранским и азербайджанским портам и портопунктам, минуя транзитные страны. Одновременно Казахстан шел к реализации идеи превращения республики в транзитное государство, а точнее, создания логистического хаба на территории Казахстана по растущим международным транспортным коридорам «Север-Юг», «Запад-Восток». Одновременно Республика Казахстан работала над формированием собственных транспортных сетей и приведением их к соответствию единым мировым стандартам, принимались установленные международные транспортные нормы, внедрялись международные стандарты в области транспорта и развития логистики.

Целью вышеуказанных мероприятий являлось привлечение международных торговых перевозок к центральноазиатскому транзиту. Об этом много писалось и говорилось. Подавляющая часть исследователей упоминают о положении КНР, которое она занимает в мировой экономике, о перспективах и возможностях, открывающихся для самой Республики Казахстан в данном партнерстве. Но нам хотелось бы остановиться на одном из факторов, который дает стратегия «Один пояс – один путь» - это экономическая устойчивость и возможность сохранения стабильности в период глобальных экономических кризисов. В

качестве примера можно привести мировой финансовый кризис, который начался в США в 2007 году, а в 2008 году охватил практически все страны, являющиеся партнерами США, за исключением Китайской Народной Республики. Даже в самый тяжелый период финансового кризиса, которым считается I квартал 2009 года ВВП КНР выросло на 6,1% [7].

Последствия кризиса отражались на странах Европы до 2013 года. Первые признаки восстановления после финансового кризиса были отмечены лишь в 2015 году. Причина устойчивости КНР и Республики Казахстан в первую очередь были связаны с функционированием на тот период железнодорожного перехода Дружба-Алашанькоу, автомобильных дорог и введением в эксплуатацию вышеуказанных новых транспортных маршрутов. Нестабильность тихоокеанского финансового и товарного рынка позволила КНР переключить часть товарных перевозок с Восточного направления на Западное направление по маршруту новых евразийских коридоров. Данная взаимосвязь оказалась не замеченной многими экспертами и не была отражена в доступных средствах информации. Для транспортников Казахстана и Китая стало ясно, что есть еще одна причина углубления кризиса, это недостаточная развитость существующей мировой транспортной системы, которая в большей мере опирается на постулаты талассократии и первенства морского транспорта. Большая нагрузка на морской транспорт превращает его в ведущий транспорт мира, но и он имеет свои ограничения в транзитных перевозках. Некоторые перевозочные процессы, которые можно проложить внутри континента и сократить время транспортировки, производятся морским транспортом. Нерациональное использование логистических маршрутов требует коренного пересмотра состояния существующих внутриконтинентальных дорожных сетей. Мир стоит перед проблемой неразвитости внутриконтинентальных транспортных сетей и выросшими производительными возможностями постиндустриальных стран. Проекты Казахстана, Китая и России позволяют республикам, рас-

положенным вдали от морских берегов, подключиться к мировой торговле и развитию собственного внутреннего рынка. В данной ситуации китайская сторона не сама строит и развивает транспортно-логистическую инфраструктуру Евразии, она стимулирует ее развитие, предлагает идею совместного строительства, наполнения и развития предложенного ею маршрута. Этот маршрут должен будет привлечь в качестве партнеров и другие государства Восточной Азии.

Нагрузка на автомобильные и железнодорожные сети континента возрастет в несколько десятков и сотни раз, а это потребует расширения транзитных возможностей от самого Китая, Монголии, Казахстана, Кыргызстана, Туркменистана, Узбекистана, Ирана, России, а сделать это можно за счет привлечения доходов поступающих от транзита Запад-Восток на развитие континентальной транспортной инфраструктуры. Различия в технических требованиях и нормах стандартизации требуют тесного сотрудничества между транспортными ведомствами и подведомственными им подразделениями и департаментами вышеуказанных стран. Общие транзитные интересы государств, расположенных по маршруту «Один пояс – один путь», в дальнейшем требуют не только политического сближения по вопросам безопасности, но и решения широкого круга вопросов безопасности международного транзита, а значит, выработки единых требований по ПТЭ, ПТБ, ПТО и другим нормативным актам. В целом речь идет о выработке единого транспортного кодекса стран маршрута ОПОП. В данном плане Казахстан и Китай являются испытанными партнерами еще с периода завершения строительства участка «Дружба - Алашанькоу». Китай является одним из ведущих инвесторов Казахстана, Кыргызстана, Туркменистана, Узбекистана и Таджикистана. Этому же способствует партнерство Ирана и Китая, а республики Центральной Азии занимают срединное транзитное положение между двумя ведущими государствами.

Действия США и ЕС, блокировавшие выход Ирана на европейский рынок торговли

углеводородными ресурсами, лишь усилили сближение КНР и ИРИ, в период экономического давления на Иран, Китай сумел проложить нефтепровод Каспий-Китай, газопровод Туркменистан-Узбекистан-Казахстан-Китай. Сближение происходит во всем ведущим отраслям хозяйства. Ведущее транзитное положение Республики Казахстан неоспоримо, но тем не менее Казахстан и Китай всячески поддерживают любые транспортные инициативы, исходящие и от других республик Центральной Азии, будь то проекты строительства автомобильных дорог по труднодоступным горным местностям или строительство газопроводов по сложным участкам. Основная цель Казахстана - это решить проблемы запертости внутри Евразийского континента и желательно решать этот вопрос сообща. Рассмотрим казахстанско-китайские отношения в контексте взаимных инвестиций, они как раз и отражают ведущую силу направления транспортных линий.

Если прямые инвестиции КНР на январь 2014 года по январь 2017 года не достигали полуторамиллиардного долларового уровня, то уже к январю 2018 года они превысили 6-миллиардную шкалу, а к январю 2020 года инвестиции снизились до уровня 2 млрд. долл. [8]. Тем самым общая динамика внешней задолженности Казахстана перед Китаем имеет тенденцию к снижению: например, на январь 2015 года долг был близок к отметке 16 млрд.долл.; к январю 2020 года долг снизился до уровня, близкого к 10 млрд.долл. [8]. Указанная тенденция к снижению внешнего долга отражает растущие возможности Казахстана, которые предоставляет ей международный транзит. Но вместе с тем нельзя не отметить, насколько ещё значимо влияние восточного соседа на последующее развитие транспортной системы Казахстана и насколько динамично казахстанская сторона реагирует на предлагаемые проекты Китая. Со своей стороны Казахстанский маршрут позволяет снизить зависимость КНР от морских поставок и позволяет ей разгрузить морские порты и несколько дистанцироваться от подводных камней, сопровождающих океанический

маршрут. Но полностью отказываться от морских перевозок не в интересах КНР, в том числе и центральноазиатских республик. Страны Центральной Азии, и в особенности Казахстан, заинтересованы в выходе к морским портам Тихого океана. Идя навстречу интересам партнеров, Китай предоставил Республике Казахстан терминал в морском порту Ляньюньган, что позволило Республике Казахстан, а вместе с ней и республикам Центральной Азии принять активное участие в тихоокеанской торговле. Необходимо отметить, что проект «Один пояс- один путь» имеет не только сухопутные направления, он имеет морское продолжение. Торговые суда из Адриатического моря попадают в Средиземное море, откуда проплывают через Суэцкий канал и, миновав Красное море, попадают в Индийский океан. Из Индийского океана через Малакский пролив танкеры должны будут достичь берега Китайского моря и тем самым «застегнуть» пояс проекта ОПОП.

Но на указанных маршрутах есть проблемы, которые Казахстану, Китаю, России и сопредельным странам необходимо решать, приложив коллективные усилия. Одна из них - это борьба с пиратством в Малакском проливе. Хотя командующий ВС Малайзии генерал Тан Шри Дато Шри Азизан Ариффин заявил, что «уровень (пиратства) близок к нулю» [9], тем не менее пиратство еще полностью не изжито. Отмечены случаи пиратства в 2014, 2016 гг., когда целью пиратов стали в основном нефтеналивные и нефтеперевозочные суда, а это создает проблему для будущего функционирования проекта ОПОП [10].

Другой проблемой, создающей угрозу рассматриваемого маршрута, являются последствия событий «арабской весны» 2011 года. Одна из них - непрекращающаяся гражданская война в Сирии, которая началась в 2011 году и длится по сей день. Конфликты на Ближнем Востоке напрямую сказываются на судопроходимости Суэцкого канала, и несмотря на то, что администрации Суэцкого канала (Египет) подняла ставки сборов с каждого танкера, сухогруза и других судов на 5% [11],

последующие показатели свидетельствуют о снижении доходов, получаемых от эксплуатации канала, например, в период с 2019 по 2020 годы доходы снизились на 3% [12]. Близость зоны конфликта отпугивает многие транспортные компании от использования короткого морского пути и влияет на доходы не только стран Ближнего Востока, но и на страны Европейского Союза. С одной стороны, описанная ситуация, казалось бы, оказывает значительное влияние на изменение транспортных потоков по маршруту ОПОП и повышает транзитный статус Казахстана и республик Центральной Азии, в том числе и северную часть маршрута ОПОП, пролегающую через территорию Российской Федерации. Но с другой стороны, она создает проблемы для морского продолжения проекта ОПОП.

Результаты

Мы оставим в стороне вопрос «кому это выгодно и с чем это связано» и вернемся к вопросу казахстанского транзита. Сухопутный маршрут, пролегающий через территорию Казахстана и Центральной Азии, в результате позволяет значительно выигрывать в сокращении расстояния транспортировки и сократить сроки доставки грузов. Казахская сторона может получить свои дивиденды от партнерства. Объем экспорта Казахстана вырос с 6 млрд.долл. (2013 г.) до 7,8 млрд.долл.(2020 г.) в год [8]. Главную роль здесь играет грузовой сектор и развивается он за счет транзитного потенциала нашей страны. Участие Казахстана в мировой торговле подняло требования к транспорту республики, заметно улучшилась своевременность доставки грузов и повлияла на процесс таможенного оформления. Особое внимание уделялось пропускной способности пограничных переходов Алтынколь-Хоргос, Достык-Алашанькоу, возможности которых все же требует дальнейшего расширения. Китайская сторона не стремилась ограничивать логистические возможности лишь двумя международными переходами, такими как

Достык и Хоргос. Одновременно шел поиск новых маршрутов через территории Кыргызстана и Таджикистана. Преодоление географических сложностей гористой местности предполагало получение компенсации в виде приобретения кратчайшего маршрута к странам Южной Азии.

Открытый в 2012 году между Казахстаном и Китаем железнодорожный переход на участке Жетыген – гостраница был предназначен для отправки грузопотоков из Китая в страны Персидского залива, на Кавказ. Данный участок располагался южнее прежнего международного железнодорожного перехода Дружба-Алашанькоу. Грузооборот станции к 2020 году достиг 3 500 грузовых поездов [13]. Это создавало дополнительные возможности для экспорта китайских товаров в западном и юго-западном направлениях, а точнее, создавало предпосылки для объединения строящихся транспортных маршрутов в единый проект «Один пояс – Один путь». Проект не ставит партнеров в жесткие рамки выполнения конкретных маршрутов, страны-партнеры сами выбирают более оптимальный маршрут, сроки и возможности строительства. Это давало дополнительное пространство для реализации местных проектов в республиках Центральной Азии. Благо КНР предоставляло свободное финансирование транспортно-логистических проектов, создавая дополнительные рабочие места и возможности.

К тому же КНР согласно договоренностям предоставил Казахстану и другим республикам Центральной Азии возможность использования терминалов в китайском порту Ляньюнган. Теперь Казахстан мог напрямую принимать грузы из стран Восточной Азии, уже с терминала товар грузится на поезд и направляется в сторону Достык и Хоргос. В Казахстане транзитная часть груза транспортируется в порт Актау и доставляется в Баку (Азербайджан). Далее кавказский транзит позволяет доставлять транзитные грузы через морские порты Грузии в страны Европы. В рамках ЕАЭС Казахстан, Россия, Белорусия создали транспортно-логистическую ком-

панию, через которую контейнерный поезд ОТЛК отправляет другую часть транзитного товара через железнодорожные сети России и Беларуси в Европу. С каждым годом грузооборот растет и будет расти все больше.

Выводы

Включение стран ЕС в данный транзит позволит объединиться странам евразийского континента и создать широкий евразийский рынок товаров, наполняемый продукцией ведущих постиндустриальных стран и других участников. Вопрос в том, сможет ли наша республика предоставить на мировой рынок товары, соответствующие мировым стандартам качества, кроме углеводородного сырья. Да может, но требуется новая оценка формирующейся реальности, которую нам предоставляет евразийский транзит, чаще всего он подразумевается и рассматривается под углом китайского авторства, и именно здесь хотелось бы предложить иной угол зрения: что данный транзит необходимо рассматривать как общий транзит, так как КНР предлагает объединить уже имеющиеся транспортные сети Центральной Азии, Ирана, России в один пояс.

Таким образом вырисовывается картина формирования новой геополитической реальности вокруг стратегии «ОПОП», в которую будут включены и другие субрегиональные маршруты. Новые маршруты - это новое направление политики. Транзитная стратегия позволяет развить производительные силы каждой республики для равного или долевого участия в формировании по настоящему реального мирового рынка внутри евразийского континента. В данном контексте роль казахстанского транзита в системе ОПОП значительно возрастает и создает возможности и для других республик Центральной Азии.

На данный момент, как и предполагалось, казахстанский транзит в системе стратегии «ОПОП» является самым важным и надежным как с экономической, так и с политической оценки интересов сторон. Экономические санкции против Российской Федерации и охлаждения отношений между КНР и США

в период президента Д.Трампа только активизировали торговые взаимосвязи между странами. Казахстанская сторона прагматично использует создавшиеся возможности для продвижения и защиты государственных интересов и стремится также расширить потенциальные возможности транзита, предоставляемые «ОПОП».

Список литературы

1. Китайский «пояс-путь»: Казахстан и геополитика. [Электрон.ресурс]. –2020. – URL: <https://index1520.com/analytics/kitayskiy-royas-put-kazakhstan-i-geopolitika> (дата обращения: 05.12.2020).
2. Исингарин Н. К. И для нас открывается мир / Н. К. Исингарин. - Алматы: БИС, 2001. - 406 с.
3. Открыт второй железнодорожный переход между Китаем и Казахстаном. [Электрон.ресурс]. – 2012. – URL: <http://kz.china-embassy.org/rus/gyzg/gyxj/t1051251.htm> (дата обращения: 06.12.2020).
4. Сведение о Синыцзяне. [Электрон.ресурс]. - 2013. - URL: <http://kz.china-embassy.org/rus/gyzg/gyxj/t1051251.htm> (дата обращения: 06.12.2020).
5. Исингарин Н. К. Таможенный союз: дела и планы / Н. К. Исингарин. - Алматы: ОФ «БИС», 2000. - 215 с.
6. Манасбай А. Государственная политика по развитию портовой инфраструктуры Республики Казахстан // Территория нефтегаз. - № 3. -2017. - С. 50-51.
7. Страны БРИК - «светлое пятно» в экономике планеты. [Электрон.ресурс]. – 2009. – URL: <http://www.bigness.ru/articles/2009-06-01/brik/89570/> (дата обращения: 07.12.2020).
8. Новый Шелковый путь. [Электрон.ресурс]. – 2020. - URL: <https://index1520>. (дата обращения: 07.12.2020).
9. Piracy in the Strait of Malacca. [Электрон.ресурс]. – 2020. - URL: https://ru.qaz.wiki/wiki/Piracy_in_the_Strait_of_Malacca (дата обращения: 07.12.2020).
10. Jeremy Koh. Drop in piracy in regional waters. [Электрон.ресурс]. - 2016. - URL: <https://www.straitstimes.com/singapore/drop-in-piracy-in-regional-waters> (дата обращения: 08.12.2020).
11. Суэцкий канал поднимет транзитный сбор. [Электрон.ресурс]. - 2020. - URL: <https://seanews.ru/2020/01/10/ru-sujetskij-kanal-podnimet-tranzitnyj-sbor/> (дата обращения: 08.12.2020).
12. Доходы Египта от Суэцкого канала в 2020 году упали на 3%. [Электрон.ресурс]. - 2020. - URL: <https://rossaprimavera.ru/news/97296514> (дата обращения: 09.12.2020).
13. Кекчебаев Е., Жакупова Г., Сулейменов Р. Экономика Казахстана 2020. Цифры, анализ, прогнозы // Институт маркетинговых и социологических исследований Elim. [Электрон.ресурс]. - 2020. - URL: <http://marketingcenter.kz/20/economy-kazakhstan.html> (дата обращения: 09.12.2020).

Д.К. Ерниязов¹, С.А. Ескалиев², А.Ильясова¹

¹Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Нұр-Сұлтан, Қазақстан

²Astana IT University, Нұр-Сұлтан, Қазақстан

«Бір белдеу – бір жол» стратегиясы жүйесіндегі Қазақстан транзиті

Аңдатпа. Қытай Халық Республикасының «Бір белдеу - бір жол» заманауи көлік стратегиясын талдау шеңберінде Қазақстан Республикасының транзиттік мүмкіндіктерінің болашағы Орталық Азияның аймақтық мүдделері тұрғысынан қарастырылуда. Әлемдік экономикалық саясатты қайта құрудың сөзсіздігі туралы мәселелер қозғалады. Шығыс Азия елдерінің әлемдік саудадағы рөлінің өсуі және онымен бірге саяси ықпалдың өсуі. Қазақстан Республикасы транзиттік елдің экономикалық орнын иемденуі керек, демек, онымен бірге көлік жобаларын дамыту қажет болады. Транзиттік маршруттар бойынша аймақ

елдерінің бәсекелестігі күшейіп келеді, сонымен бірге саяси күрес пен қауіпсіздік мәселесі де өткір болады. Көлік коммуникациясының және әлемдік сауда аймақтарының дамуымен байланысы. Қазақстанның жүзеге асырылған көліктік жобалары, аймақтық көлік жобалары аясындағы ынтымақтастық қарастырылады. Транзиттік дәліздердің, өткелдердің, түйіспелердің қалыптасуы және олардың қазіргі әлемдік саясаттағы маңызы. Жетекші континенталды державалардың мүдделері және олардың тұрақтылыққа әсері және еуразиялық мазмұнның ортасында тауарлар мен қызметтердің үздіксіз қозғалысын қамтамасыз ету қажеттілігі. Қазіргі әлем жүйесі күрделі өзгеріс тапалдырығынан аттанатындай жағдай туындалды. Зерттелетін аймақ елдерінің транзиттік мүдделер күресі жағдайында ұлттық қауіпсіздікті қамтамасыз ету проблемалары қарастырылды

Түйін сөздер: саясат, геосаясат, жобалар, стратегия, транзит, транзиттік мүмкіндіктер, терминал, порт, экономикалық саясат.

D.K. Erniyazov¹, S.A. Eskaliev², A.Ilyasova¹

¹L.N.Gumilyov Eurasian National University, Nur-Sultan, Kazakhstan

²Astana IT University, Nur-Sultan, Kazakhstan

Kazakhstan transit in the «One Belt – One Road» strategy system

Abstract. As part of the analysis of the modern transport strategy of the People's Republic of China «One Belt - One Road», the prospects of transit opportunities of the Republic of Kazakhstan are considered in the context of regional interests of Central Asia. The questions of the inevitability of the transformation of world economic policy are touched upon. The growing role of East Asian countries in world trade, and with it the growth of political influence. The Republic of Kazakhstan will have to occupy the economic niche of a transit country, which means that transport projects will have to be developed along with it. Competition between the countries of the region for transit routes is growing, and with it the issue of political struggle and security will be acute. The relationship of transport communications and world trade with the development of regions. The implemented transport projects of Kazakhstan, cooperation within the framework of regional transport projects are considered. Formation of transit corridors, crossings, junctions and their importance in modern world politics. Interests of leading continental powers and their impact on stability and the need to ensure the uninterrupted movement of goods and services in the center of the Eurasian content. Problems of ensuring national security in the context of the struggle of transit interests of the countries of the studied region are considered.

Keywords: politics, geopolitics, projects, strategy, transit, transit opportunities, terminal, port, economic policy.

References

1. Kitaiskiy «poyas-put'»: Kazakhstan i geopolitika [The Chinese «belt-road»: Kazakhstan and geopolitics], Available at: <https://index1520.com/analytics/kitayskiy-poyas-put-kazakhstan-i-geopolitika> [in Russian], (accessed 05.12.2020).
2. Isingarın N.K. I dlya nas otkryvaetsya mir [Isingarın NK and the world opens for us.], (BIS, Almaty, 2001, 406 p.), [in Russian].
3. Otkryt vtoroi jeleznodorojniy perehod mejdu Kitaem i Kazahstanom [There was opened the second railway crossing between China and Kazakhstan], Available at: <http://kz.china-embassy.org/rus/gyzg/gyxj/t1051251.htm> [in Russian], (accessed 06.12.2020).
4. Svedenie o Sin'czyane [Information on Xinjiang], Available at: <http://kz.china-embassy.org/rus/gyzg/gyxj/t1051251.htm> [in Russian], (accessed 06.12.2020).

5. Isingsrin N.K. Tamojennyi souz: dela i plany. [Customs union: affairs and plans.], (PF BIS, Almaty, 2000, 215 p.), [in Russian].
6. Manasbai A. Gosudarstvennaya politika po razvitiu portovoi infrastruktury Respubliki Kazakhstan [State policy for the development of the port infrastructure of the Republic of Kazakhstan], *Territoriya neftegaz* [Territory of oil and gas], 3, 50-51(2017), [in Russian].
7. Strany BRIC - "svetloe pyatno" v ekonomike planet. Available at: <http://www.bigness.ru/articles/2009-06-01/brik/89570/> [in Russian], (accessed 07.12.2020).
8. Novyi Sholkovy puť [New Silk Road], Available at: [https:// index1520](https://index1520). [in Russian], (accessed 07.12.2020).
9. Piracy in the Strait of Malacca. Available at: https://ru.qaz.wiki/wiki/Piracy_in_the_Strait_of_Malacca (accessed 07.12.2020).
10. Jeremy Koh. Drop in piracy in regional waters. Available at: <https://www.straitstimes.com/singapore/drop-in-piracy-in-regional-waters> (accessed 08.12.2020).
11. Suetsky kanal podnimet transitnyi sbor [Suez Canal raises transit fee], Available at: <https://seanews.ru/2020/01/10/ru-sueckij-kanal-podnimet-tranzitnyj-sbor/> [in Russian], (accessed 08.12.2020).
12. Dohody ot Suetskogo kanala v 2020 godu upali na 3% [Egypt's revenues from the Suez Canal fell by 3% in 2020], Available at: <https://rossaprimavera.ru/news/97296514> [in Russian], (accessed 09.12.2020).
13. Kekchebaev E., Zhakupova G., Suleimenov R. *Ekonomika Kazakhstana 2020. Zifry, analiz, prognozy* [Economy of Kazakhstan 2020. Figures, analysis, forecasts], Institut marketingovyh i sociologicheskikh issledovaniy Elim [Institute for Marketing and sociological research Elim], Available at: <http://marketingcenter.kz/20/economy-kazakhstan.html> [in Russian], (accessed 09.12.2020).

Сведения об авторах:

Ерниязов Дамир Каржауович – к.и.н., доцент кафедры международных отношений факультета международных отношений, Евразийский национальный университета имени Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан.

Ескалиев Самат Амангельдиевич – к.и.н., ассоциированный профессор, Astana IT University, Нур-Султан, Казахстан.

Ильясова Арайлым – магистрант 2-го курса образовательной программы «Международные отношения», Евразийский национальный университета имени Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан.

Erniyazov Damir Karzhauovich – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department of International Relations, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Nur-Sultan, Kazakhstan.

Eskaliev Samat Amangeldievich – Ph.D., Associate Professor of Astana IT University, Astana IT University, Nur-Sultan, Kazakhstan.

Pyassova Arailym – The 2nd year master's student in International Relations, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Nur-Sultan, Kazakhstan.