
СОТРУДНИЧЕСТВО КИТАЯ И КАЗАХСТАНА В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА КАК ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ДВУХ СТРАН

Конькова Яна Витальевна

Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток
кафедра Тихоокеанской Азии, Восточный Институт – Школа региональных и
международных исследований (ВИ-ШРМИ), студентка
e-mail: konkova_yana@mail.ru

Аннотация. В настоящее время Китай продвигает идею возрождения Шёлкового пути нового времени, который позволит соединить рынки Азии со странами Запада и, кроме того, создать обширную развитую транспортную инфраструктуру в регионе. В связи с этим, значение двустороннего транспортного сотрудничества КНР и Республики Казахстан постоянно возрастает по причине того, что китайская сторона непрерывно увеличивает спрос на транспортные перевозки, как в Казахстан, так и транзитом через него в Европу. Поэтому Республика Казахстан рассматривается Китайской Народной Республикой в качестве основного партнера с перспективным транзитным потенциалом в Центрально-Азиатском регионе, который тоже заинтересован в возрождении Шёлкового пути. Цель данного исследования состоит в том, чтобы проанализировать транспортное сотрудничество Казахстана и Китая и выявить перспективы дальнейшего развития данного партнерства в рамках проектов «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Нұрлы Жол – Путь в будущее».

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, стратегическое партнерство Китая и Казахстана, транспортно-логистические отношения, КНР, Республика Казахстан, «Экономический пояс Шёлкового пути», «Нұрлы Жол – Путь в будущее», транспортные проекты

CHINA-KAZAKHSTAN TRANSPORT COOPERATION AS THE FACTOR OF ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE TO COUNTRIES

Yana V. Konkova

Far Eastern Federal University, Vladivostok

Department of Pacific Asia, Institute of Oriental Studies - School of Regional and International Studies (SRIS), student

Abstract. Nowadays China is promoting the idea of reviving the Silk Road, which will connect Asian markets with Western markets and, in addition, to create an extensive developed transport infrastructure in the region. Thereby, the bilateral transport cooperation between the People's Republic of China and the Republic of Kazakhstan increases in importance due to the fact that the PRC continuously increases the demand for transportation to Kazakhstan and transit through Kazakhstan to Europe. Therefore, Kazakhstan is considered by the People's Republic of China as its main partner with a promising transit potential in the Central Asian region, which is also interested in the revival of the Silk Road. The purpose of this research is to analyze the China-Kazakhstan transport cooperation and to identify every prospects for further development of this partnership within the framework of the projects «Economic belt of the Silk Road» and «Nurly Zhol - Path to the future».

Keywords: transport infrastructure, China-Kazakhstan strategic partnership, transport and logistics relations, the PRC, the Republic of Kazakhstan, «Economic belt of the Silk Road», «Nurly Zhol - The Way to the Future», transport projects.

Введение

Актуальность данного исследования заключается в том, что в последнее время правительства Китая и Казахстана сотрудничают все больше в сферах транспортной инфраструктуры и логистики с целью возрождения Шёлкового пути. Главным китайско-казахстанским проектом современного этапа двухсторонних отношений можно считать сопряжение стратегий «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Нұрлы Жол – Путь в

будущее». Данный проект способствует расширению транспортных отношений двух стран, развитию инфраструктуры на территории обоих государств, увеличению количества перевозок, но и также негативно отразиться на спросе транспортных перевозок через Сибирь и Дальний Восток России. Поэтому появляется необходимость более углубленного изучения транспортных и логистических взаимоотношений между Китаем, Казахстаном и даже Россией, а также поиска новых, более эффективных проектов, которые бы устроили все три страны.

Цель данного исследования состоит в том, чтобы проанализировать транспортное сотрудничество Казахстана и Китая и выявить перспектив дальнейшего развития данного партнерства в рамках проектов «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Нұрлы Жол – Путь в будущее».

В ходе выполнения данного исследования применялись теоретические методы (анализ, индукция и дедукция), а также метод сравнения.

Источниками, использованными в ходе исследования, являются законодательные документы и государственные программы Китайской Народной Республики и Республики Казахстан. Кроме того, были использованы выступления глав государств, новостные статьи и труды таких российских и зарубежных исследователей, как К.Л. Сыроежкин, С. В. Жуков, О. Б. Резникова, Ж. Жартай.

Материалы и методы

Первым и самым важным шагом китайско-казахстанского транспортного сотрудничества на международной арене стала состыковка китайской магистрали «Ляньюньган – Ланьчжоу – Урумчи» с казахстанской железнодорожной магистралью через станции Алашанькоу (КНР) и Достык (Казахстан) в 1991 году. Считается, что эта магистраль, берущая свое начало от китайского порта «Ляньюньган» и заканчивающаяся в голландском порту Роттердам, «ознаменовала собой создание Нового азиатско-европейского трансконтинентального железнодорожного моста» [12] (рисунок 1).

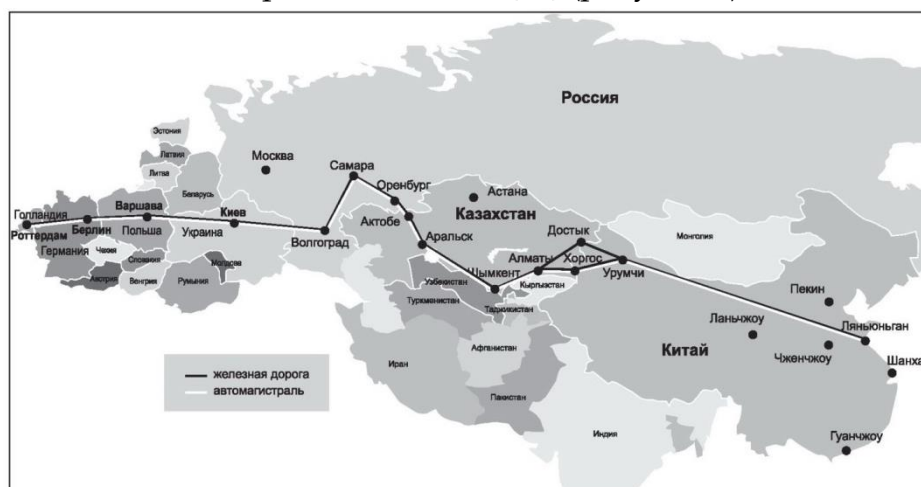


Рисунок 1. Схема маршрута «Азиатско-европейского трансконтинентального моста» от 1991 года [16, с. 282]

Данная железная дорога пролегает по территории Китая, проходит транзитом через Казахстан и выходит напрямиком в Европу. По сравнению с транссибирской магистралью «Новый азиатско-европейский трансконтинентальный железнодорожный мост» обладает целым рядом преимуществ:

- благоприятные климатические условия (отсутствие сильных морозов и суровых зим);
- уменьшение сроков доставки на целый месяц и сокращение дистанции наземных перевозок на 2000-2500 км [8];
- задействование в эксплуатации и обслуживании более 30 государств и районов Азии и Европы, где проживает почти 70% населения всего земного шара;

Таким образом, «Новый азиатско-европейский трансконтинентальный железнодорожный мост» выглядит более перспективным, но, тем не менее, пока не ослабляет значения Транссибирской магистрали. Поскольку, несмотря на то, что на казахстанско-китайском участке маршрута объемы железнодорожных перевозок стабильно увеличивались до 2014 г., в последние годы они все же сократились больше, чем в два раза. Подробные данные о перевозках между КНР и РК представлены в таблице 1.

Таблица 1. Объемы железнодорожных перевозок КНР – Казахстан с 1999 года по 2016 год, млн. тонн [11; 13; 14; 16, с. 283]

	1999	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Объем ж/д перевозок	3,5	4,4	5,8	7,5	9,4	11,1	13,0	12,1
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2015	2016
Объем ж/д перевозок	12,6	13,0	15,1	14,3	16,6	19,4	7,89	8,29

Следующий проект - строительство Трансказахстанской железнодорожной магистрали (далее ТКЖМ) общей протяженностью 4 тыс. км. со стандартной европейской железнодорожной колеей шириной 1 435 мм, был предложен сторонами еще в начале 2004 г. Согласно нему ТКЖМ начнет свой путь на погранпереходе «Достык» (Казахстан) на границе с Китаем, пройдя по территории РК и Туркменистана, окончится в иранском городе Горган, а также будет реализована в три этапа. Первым этапом считается строительства железнодорожных веток «Достык – Актогай» (312 км) и «Саксаульская – Бейнеу» (540 км). На втором этапе будут построены три ветки: «Актогай – Моинты» (524 км), «Жезказган – Саксаульская» (520 км) и «Бейнеу – Актау – Жанаозень» (583 км). Третьим этапом станет строительства железнодорожного маршрута «Жезказган – Кызыл-Жар – Моинты» (464 км) и ветки «Жанаозень – Казанджик (Туркменистан) – Горган (Иран)» (140 км) [16, с. 285] (рисунок 2).

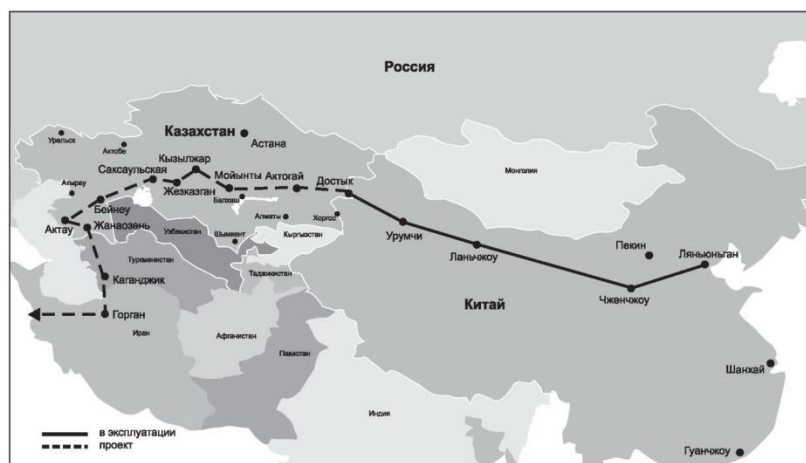


Рисунок 2. Схема маршрута проекта «Трансказахстанской железнодорожной магистрали» [16, с. 286]

Реализация данного проекта положительно скажется на развитии Казахстана, так как оборот транзитных платежей будет поддерживать экономику, а строительство ТКЖМ поспособствует развитию внутренней инфраструктуры. Преимуществом для Китая станет более быстрый способ доставки грузов из Европы и в Европу. Также, необходимо отметить беспокойство России по причине того, что создание указанного железнодорожного маршрута снизит грузопоток Транссибирской магистрали на Среднюю Азию. Однако все же существуют и многочисленные причины, из-за которых тормозится создание Трансказахстанской магистрали. Во-первых, инициатива строительства ТКЖМ принадлежит по большей части Казахстану, Китай же сомневается «в экономической эффективности и геополитической целесообразности» [16, с. 287]. Во-вторых, опасение у инвесторов данного проекта вызывает маршрут, пролегающий по территории Туркменистана и Ирана, поскольку вряд ли кто-то «захочет везти груз под своим транспортным документом по территории достаточно непредсказуемых стран» [4].

Еще одним важным шагом укрепления транспортно-логистического сотрудничества Китая и Казахстана стала идея создания свободной экономической зоны (далее СЭЗ) на границе двух государств, которая послужит развитию инвестиционной активности, улучшению транспортной инфраструктуры на территории строительства данного проекта и расширению международной торговли. Так, в 2004 г. было подписано рамочное соглашение о создании международного центра приграничного сотрудничества со статусом СЭЗ на территориях китайского погранперехода «Хоргос» и казахстанского приграничного пункта пропуска «Коргас». А уже в 2017 г. представители АО «НК «Қазақстан темір жолы» («Казахстанские железные дороги»), корпорации COSCO Shipping (КНР) и порта Ляньюнгана подписали инвестиционное соглашение о совместном создании и развитии свободной экономической зоны «Хоргос – Восточные ворота». По словам начальника управления по СЭЗ Комитета по инвестициям Министерства индустрии и новых технологий РК Аслана Сабыржанулы, МЦПС «Хоргос» «станет логистическим каркасом, соединяющим Китай и Западную Европу» [2].

Отсюда, не только самым важным, но и очень дорогостоящим проектом транспортного сотрудничества Китая и Казахстана стало строительство автомобильного маршрута «Западная Европа – Западный Китай» (далее «ЗЕ – ЗК»). В его развитии заинтересованы не только эти два государства, но и Россия, и страны Европейского Союза. То есть в данном случае проект «ЗЕ-ЗК» - это хороший пример того, как «одни региональные инфраструктурные инициативы могут не только не конкурировать, но и органично интегрироваться» [20], при этом получая больше выгоды. Данный транспортный коридор, общая протяженность которого составляет 8445 км, проходит по маршруту «Санкт-Петербург – Москва – Нижний Новгород – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Кордай – Алматы – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган» и пересекает три государства. Из них 2233 км по территории Российской Федерации, по территории Республики Казахстан – 2787 км и 3425 км – по территории Китайской Народной Республики [19] (рисунок 3).



Рисунок 3. Трансконтинентальный автодорожный коридор «Западная Европа – Западный Китай» [10]

Главная особенность этого транспортного коридора заключается в том, что он сокращает время нахождения грузов в пути, по сравнению с морскими коридорами через Суэцкий канал и с «Транссибом». Так, перевозка грузов из Китая (порт Ляньюньган) до границы европейских государств морским путем составляет 45 суток, по «Транссибу» - 14 суток, но в то же время время нахождения груза в пути по автомобильному коридору «ЗЕ – ЗК» составляет всего лишь 10 суток [19]. Несмотря на то, что морским путем можно дешевле доставить большее количество груза, автотранспортный способ станет более эффективным и прибыльным для стран, в особенности для Китая и для Казахстана и России, которые получают стабильный доход от транзитных грузоперевозок по территории их стран.

Данный проект имеет большое значение для развития Китая и Казахстана. Во-первых, значительное развитие транспортной инфраструктуры РК и КНР вдоль автокоридора «ЗЕ – ЗК», в особенности Актюбинская область, Кызылординская область, Южно-Казахстанская область, Жамбылская область и Алматинская область первой страны и Синьцзянь-Уйгурский Автономный Район второй соответственно. Во-вторых, частичное разрешение проблем безработицы, поскольку эксплуатация транспортного коридора «ЗЕ – ЗК» даст толчок для развития малого, среднего бизнеса, туризма и других экономических секторов в странах-участницах этого проекта. В-третьих, автокоридор «Западная Европа – Западный Китай» предоставит Китаю и Казахстану «возможность получения дополнительных доходов от эксплуатации дороги» [17, с. 204], что положительно скажется на экономическом росте стран.

Однако стоит отметить и несомненный минус этого проекта, который заключается в зависимости транзитных стран – РФ и РК от стабильных поставок из Китая и стран Европы по причине того, что, с одной стороны, поток грузов по этому транспортному коридору должен быть непрерывным, чтобы окупить эксплуатацию всего маршрута по этим государствам. К тому же только КНР и страны Европы способны поддержать объем грузоперевозок на высоком уровне, поскольку постоянно торгуют друг с другом.

В начале XXI века по причине процессов глобализации международных экономических отношений и роста грузопотока между странами Азии и Европы идея возрождения Шёлкового пути, в качестве трансконтинентального моста, соединяющего более 40 государств, становится более актуальной. Главной частью Шёлкового пути нового времени будет железнодорожная магистраль, которая пройдет по территории Китая и Казахстана, а дальше разойдется в несколько направлений: 1) Казахстан – Россия – Белоруссия – Польша – Западная Европа; 2) Казахстан – Россия – Украина – Румыния – Южная Европа; 3) Казахстан – Узбекистан – Иран – Турция – Южная Европа [18]. Предполагается, что строительство такого моста позволит сократить протяженность привычных маршрутов грузоперевозок по сравнению с перебросками грузов через Суэцкий канал или по Транссибирской магистрали (таблица 2)

Таблица 2. Протяженность маршрутов от тихоокеанских портов Китая до Стамбула, км [7, с. 80]

По Транссибирской ж/д магистрали		По Трансазиатской ж/д магистрали	
Тяньцзинь - Пекин - Новосибирск - Алматы - Ташкент - Серахс - Стамбул	12 469	Тяньцзинь - Урумчи - Дружба - Алматы - Ташкент - Серахс - Стамбул	11 180
Ляньюньган - Пекин - Наушки - Новосибирск - Алматы - Ташкент - Серахс - Стамбул	13 360	Ляньюньган - Ланьчжоу - Урумчи - Дружба - Алматы - Ташкент - Серахс - Стамбул	11 010

Шанхай - Пекин - Наушки - Новосибирск - Алматы - Ташкент - Серахс - Стамбул	13 780	Шанхай - Ланьчжоу - Урумчи - Дружба - Алматы - Ташкент - Серахс - Стамбул	11 460
Гонконг - Новосибирск - Алматы - Ташкент - Серахс - Стамбул	15 615	Гонконг - Ухань - Ланьчжоу - Урумчи - Дружба - Алматы - Ташкент - Серахс - Стамбул	12 070

В марте 2015 года Китаем был опубликован документ «Концепция и план действий по содействию совместному строительству «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути 21-го века» [23]. Согласно нему, этот блок государств совместно с Китаем должны в будущем осуществить соединение всех политических и экономических установок, простимулировать взаимную торговлю с помощью мер ликвидации инвестиционных и торговых барьеров, обеспечить упрощенный обмен и свободное циркулирование национальных валют и сблизить народы. Но самым главным пунктом плана стала нацеленность на строительство, эксплуатацию и развитие транспортной инфраструктуры. Так, «должна быть сформирована транзитно-транспортная система, которая объединит страны Центральной Азии и Китай» [21] и свяжет регион со странами Африки и Европы.

В том же году Казахстан принял «пятилетку» государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы Жол», направленную на улучшение различного рода внутренних инфраструктур для «обеспечения долгосрочного экономического роста Казахстана» [5]. Согласно нему, за пять лет РК должна в первую очередь развить транспортно-логистическую инфраструктуру внутри страны, в особенности автомобильную трассу, являющуюся частью трансконтинентального коридора «Западная Европа - Западный Китай», также «продолжить создание логистического хаба на востоке и морской инфраструктуры на западе страны» [15]. Так, до конца «пятилетки» Казахстан должен закончить строительство автомобильных маршрутов Центр - Юг, Центр - Восток и Центр - Запад, которые соединять столицу с важными районами страны по «лучевому принципу».

Таким образом, казахстанская программа по своим целям и задачам совпала с китайской стратегией развития, поэтому КНР и Республика Казахстан начали реализацию подписанного в 2016 г. проекта по сопряжению «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Нұрлы Жол - Путь в будущее», в рамках которого уже ведутся строительства транспортно-логистической инфраструктуры на территории Китая и Казахстана.

Кроме того, согласно казахстанской и китайской стратегий, обеим сторонам необходимо принять все меры по «развитию транзитного транспортного коридора,

созданию логистических центров на территории Казахстана и упрощению процедур (таможенных, налогов, финансовых и т.д.) в целях расширения объемов взаимной торговли» [6, с. 129], что также позволит китайской продукции быстрее попасть на рынки Европы и Ближнего Востока, а Казахстану получить большую часть потока товарооборота между КНР и странами Запада. Так, ожидается, что уже к 2020 году около 3 тыс. контейнерных поездов пройдут через территорию Казахстана из Китая или в Китай в рамках реализации плана по сопряжению стратегий «Экономический пояс Шелкового пути» и «Нұрлы Жол – Путь в будущее» [22].

Более того, представитель Ассоциации приграничного сотрудничества в Казахстане Марат Шибутов считает, что «программа «Нұрлы Жол» оправдывается только в случае реализации планов Китая по экономическому поясу Великого Шелкового пути» [3]. Но и также стоит отметить, что Китаю будет тяжело реализовать свой сухопутный «Шёлковый путь» без участия Казахстана, поскольку именно РК из соседствующих стран обладает мощным транзитным потенциалом и фактором политической стабильности.

Несмотря на столь перспективный и выгодный проект возрождения Шёлкового пути, тем не менее, транспортное сотрудничество КНР и Республики Казахстан имеют недостатки и проблемы, которые необходимо разрешить в скором времени, чтобы успешно реализовать план по сопряжению китайской и казахстанской стратегий. Во-первых, это региональная конкуренция между Казахстаном и Россией, в особенности восточными регионами. В настоящее время РФ внимательно следит за развитием казахстанско-китайского транспортного сотрудничества, поскольку Сибирь и Дальний Восток являются серьезными конкурентами РК, не заинтересованным в увеличении объёма грузоперевозок через Казахстан, но и в тоже время проигрывающие в этой гонке за транзитные перевозки. Так, согласно таможенной статистике с 2012 по 2014 год объем транзитных перевозок из Азии в Европу через Казахстан увеличился почти в два с половиной раза (с 39,1 до 91,5 тысячи тонн), а совокупный объем транзита через Восточную Сибирь и Дальний Восток – лишь на 5,2 тысячи тонн [9]. В то же время Китай также заинтересован в том, чтобы использовать более выгодный для себя маршрут перевозок в Европу, и, по словам российского эксперта Андрея Карпова, «в интересах Пекина направить свои грузопотоки максимально по территории Казахстана, где рычагов влияния у китайцев больше» [1]. Вторая серьезная проблема заключается в том, что китайско-казахстанское сотрудничество в области транспорта и логистики часто стопорится из-за недостаточного уровня технической составляющей транспортной системы Казахстана, которые требуют времени и финансовых ресурсов. Так, выделяется различие в ширине колеи европеизированной железной дороги КНР и железные пути Казахстана на манер российских, а также низкие развитость и качество казахстанской автомобильной инфраструктуры.

Подводя итоги проведенного исследования, необходимо отметить, что транспортное сотрудничество КНР и Республики Казахстан на протяжении длительного периода времени развивалось динамично, и даже сейчас двухсторонние отношения обеих стран имеют

перспективы для расширения. Кроме того, к настоящему времени реализация казахстанско-китайских проектов в сфере транспорта вышла на стратегический международный уровень. Это позволило не только обеим странам развивать более отсталые районы, вдоль которых проложены маршруты автомобильных и железнодорожных трасс, но и КНР отдельно с помощью Казахстана, рассматриваемого как транспортно-транзитный хаб, получить более быстрый, надежный и перспективный выход на рынки Европы, и в то же время частично уйти от зависимости экспорта и импорта по менее эффективным морским путям. Для Республики Казахстан — это стало возможностью модернизировать и интегрировать свои транспортные системы с международными, и стабилизировать экономику с помощью китайских инвестиций и выплат за транзит товаров через свою страну.

Более того, несмотря на проблемы и трудности, которые только предстоит совместно решить, реализация казахстанско-китайского проекта по сопряжению двух стратегий «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Нурлы Жол – Путь в будущее», в рамках которого уже давно ведутся масштабные строительства транспортной инфраструктуры на территории соседствующих КНР и РК, позволит очень удаленным друг от друга государствам быстро и без проблем транспортировать товары, ресурсы и прочее, а также поспособствует созданию «масштабной зоны свободной торговли от северо-запада провинций Китая, Центральной Азии, до Центральной и Восточной Европы» [6, с. 134].

Список литературы

1. Битва за Шёлковый путь: Казахстан переформирует карту логистики Евразии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://csef.ru/ru/politica-i-geopolitica/326/bitva-za-shyolkovyj-put-kazahstan-pereformatiruet-kartu-logistiki-evrazii-6468>, свободный. - (дата обращения: 13.05.2018).
2. В Казахстане будут созданы две новые специальные экономические зоны [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.kt.kz/rus/economy/v_kazahstane_budut_sozdani_dve_novie_specialjnie_ekonomicheskie_zoni_1153525771.html, свободный. - (дата обращения: 16.06.2018).
3. Гайфутдинова В. Китайский Шелковый путь и «Нурлы жол» пойдут одной дорогой [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://forbes.kz/finances/integration/kitayskiy_shelkovyi_put_i_nurlyi_jol_poydut_odnoy_dorogoy, свободный. - (дата обращения: 16.06.2018).
4. Гарилук Е. Китай «кинет» Россию [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rzd-partner.ru/press/265697/>, свободный. - (дата обращения: 13.05.2018).
5. Государственная программа инфраструктурного развития «Нурлы жол» на 2015 - 2019 годы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.baiterek.gov.kz/upload/programm/Нурлы_жол.pdf, свободный. - (дата обращения: 16.06.2018).

6. Жартай Ж. Перспективы развития «Экономического пояса Шёлкового пути» и новые возможности экономики Казахстана // ОБЩЕСТВО И ЭКОНОМИКА. 2017. №5. С. 124-136.
7. Жуков С. В., Резникова О. Б. Центральная Азия и Китай: экономическое взаимодействие в условиях глобализации. М.: ИМЭМО РАН, 2009. 180 с.
8. Значение Нового трансконтинентального моста [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://russian.china.org.cn/russian/237823.htm>, свободный. - (дата обращения: 13.05.2018).
9. Зуенко И.Ю. Как пройдет китайский Шелковый путь, и кто на нем заработает [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://carnegie.ru/commentary/2016/04/21/ru-63395/ixdv>, свободный. - (дата обращения: 16.06.2018).
10. Карта проекта, слайды, схемы, модели [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://europe-china.kz/links>, свободный. - (дата обращения: 13.05.2018).
11. Китай увеличит железнодорожные перевозки через Казахстан [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://mirperemen.net/2017/06/k-2020-godu-chislo-poezdov-kitaj-kazakhstan-evropa-velichitsya-pochti-vdvoe/>, свободный. - (дата обращения: 16.06.2018).
12. Новый азиатско-европейский трансконтинентальный мост - Шелковый путь будущего [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://russian.china.org.cn/russian/132649.htm>, свободный. - (дата обращения: 13.05.2018).
13. Объем перевозок между Китаем и Казахстаном в 2014 году может составить 21,5 миллиона тонн [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://russian.dbw.cn/system/2014/01/24/000800147.shtml>, свободный. - (дата обращения: 13.05.2018).
14. Перевозка грузов между Казахстаном и КНР вырастет на 23% в 2016г - КТЖ [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://abctv.kz/ru/last/perevozka-gruzov-mezhdu-kazakhstanom-i-knr-vyrastet-na-23-v>, свободный. - (дата обращения: 16.06.2018).
15. Послание Главы государства народу Казахстана [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://www.akorda.kz/ru/events/astana_kazakhstan/astana_other_events/page_218338_poslanie-glavy-gosudarstva-narodu-kazakhstana, свободный. - (дата обращения: 13.05.2018).
16. Сыроежкин К. Л. Казахстан - Китай: от приграничной торговли к стратегическому партнерству: монография. Книга 1. Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2010. 336 с.
17. Сыроежкин К. Л. Казахстан - Китай: от приграничной торговли к стратегическому партнерству: монография. Книга 2. Алматы: КИСИ при Президенте РК, 2010. 384 с.
18. Титаренко М. «Трансконтинентальный мост АЗИЯ – ЕВРОПА» и перспективы российско-китайского сотрудничества [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://old.nasledie.ru/oboz/N04_99/4_05.HTM, свободный. - (дата обращения: 13.05.2018).

19. Трансконтинентальный коридор «Западная Европа – Западный Китай» – новый путь в Европу: от мечты к реальности» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.kazlogistics.kz/ru/chain_cluster/road_west/, свободный. - (дата обращения: 13.05.2018).
20. Транспортные проекты Китая в ЦА [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.webeconomy.ru/index.php?page=cat&newsid=2795&type=news>, свободный. - (дата обращения: 13.05.2018).
21. Чжочао Юй. Проект 21 века - экономический пояс Шёлкового пути [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cont.ws/post/137379>, свободный. - (дата обращения: 16.06.2018).
22. Серікжанқызы Айжан. 2020 жылы Қытай-Қазақстан-Еуропа пойыздарының саны екі есеге артады [Electronic resource]. – Mode of access: <http://kazgazeta.kz/?p=57567>, свободный (дата обращения: 20.05.2018). Серикжановна, Айжан. В 2020 году количество китайско-казахстанско-европейских поездов удвоится.
23. 《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》发布 [Electronic resource]. – Mode of access: http://www.sdpc.gov.cn/gzdt/201503/t20150330_669162.html, свободный. - (дата обращения: 15.06.2018). Публикация «Перспективы и план действий по способствованию совместному строительству «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути 21 века»