

فصلنامه ژئوپلیتیک - سال هجدهم، شماره سوم، پاییز ۱۴۰۱ Scopus

صص ۱۹۹ - ۲۲۷

## قزاقستان و کمربند اقتصادی جاده ابریشم؛ فرصت‌ها و چالش‌ها

مقصد میرامبکف\* - کارشناسی ارشد روابط بین‌الملل دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران.  
دکتر مجتبی عبدخدایی - هیئت علمی گروه روابط بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی،  
دانشگاه علامه طباطبایی، تهران، ایران.

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۷/۲۹

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۱/۰۹

**DOR: 20.1001.1.17354331.1401.18.67.7.7**

### چکیده

قزاقستان در قلب اوراسیا بوده و به دلیل داشتن منابع انرژی و مزیت ترانزیتی و لجستیکی از نقاط مهم ارتباطی جهان و دارای اهمیت ویژه در محاسبات استراتژیک قدرت‌های بزرگ است. همچنین در مسیر اصلی کمربند اقتصادی جاده ابریشم جدید چین قرار دارد. این مقاله به بررسی مزایا و چالش‌های این طرح برای کشور قزاقستان و نوع مواجهه این کشور در قالب برنامه «راه روشن» می‌پردازد. این مقاله با بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای و با روش توصیفی-تحلیلی و استفاده از تحلیل کیفی به بررسی تاثیر متغیرها بر یکدیگر می‌پردازد. یافته‌ها نشان می‌دهد توسعه و تعمیق روابط تجاری اقتصادی با منطقه، توسعه خطوط انرژی و ترانزیت از فرصت‌هایی است که طرح مذکور برای قزاقستان ایجاد می‌نماید. از سوی دیگر تشدید رقابت روسیه، هند، آمریکا در منطقه، افزایش حساسیت‌های ناسیونالیستی ناشی از نفوذ فرهنگی چین، عدم تعادل بخش تجاری و خطر بدهی خارجی از چالش‌های اساسی همکاری در قالب این طرح برای قزاقستان است.

واژه‌های کلیدی: ابتکار کمربند-راه، قزاقستان، کمربند اقتصادی جاده ابریشم، چین، سیاست خارجی قدرت‌های بزرگ.

## ۱. مقدمه

جمهوری قزاقستان برای پیشبرد اهداف اقتصادی و توسعه‌ای خود برنامه‌های کوتاه‌مدت و بلندمدتی را پی‌ریزی کرده است که آخرین آن برنامه «قزاقستان ۲۰۵۰» است، هدف اصلی این برنامه رساندن کشور قزاقستان به جمع ۳۰ کشور برتر اقتصادی است. پروژه جدید چین به نام ابتکار کمربند و راه که محور مرکزی سیاست خارجی چین قرار گرفته و شامل ابعاد اقتصادی، امنیتی و فرهنگی است و نام‌های مختلفی از جمله «کمربند-راه» و «یک کمربند یک راه»<sup>۱</sup> دارد به دنبال نفوذ چین در نقاط مختلف جهان و تغییر نظم جهان به نفع چین است. جمهوری قزاقستان، بزرگترین کشور محصور در خشکی است و از مزیت‌های آب‌های آزاد محروم است. از این رو در تلاش برای متنوع کردن حوزه‌های مرادوات و ارتباطات خود است. مقامات قزاقستان با ایجاد روابط دوجانبه و چندجانبه، سایرین را تشویق به شرکت در توسعه اقتصادی قزاقستان می‌کنند، یکی از این راه‌ها استفاده از مزیت‌های طرح مذکور است. قزاقستان در توسعه کمربند اقتصادی جاده ابریشم از نقش مرکزی برخوردار می‌باشد، زیرا از همسایگان استراتژیک چین می‌باشد، از مهم‌ترین مسیرهای دسترسی چین به اروپا به‌شمار می‌رود و از موقعیت لجستیکی و ترانزیتی کم‌نظیری در این مسیر برخوردار است. همچنین برای تامین نیازهای انرژی چین اهمیت دارد. این مزیت‌های نسبی در ترکیب با موقعیت ژئواکونومیک این کشور و سیاست خارجی فعال و توازن‌گری آن، زمینه را برای بهره‌برداری ویژه آن از پروژه جاده ابریشم فراهم آورده است. قزاقستان روند نهادینه‌کردن روابط خود با چین را پس از استقلال آغاز کرد و با برطرف کردن اختلافات مرزی و شکل‌دهی به مکانیسم‌های مختلف، نوعی نهادینگی و اعتماد متقابل در روابط دو کشور را ایجاد نمود. بنابراین به‌نحوی می‌توان گفت زمینه‌های کلان مشارکت قزاقستان پیش از اعلام طرح جدید چین فراهم شده بود. لازم به ذکر است هر چند در موضوع طرح جاده ابریشم جدید چین مطالعات و منابع گسترده و قابل توجهی موجود است اما ویژگی متمایزکننده این تحقیق بررسی تاثیرات و پیامدهایی است که این طرح بر کشور قزاقستان بر جای می‌گذارد.

این پژوهش در پی پاسخ به این سوال است که همکاری قزاقستان و چین در قالب طرح کمربند اقتصادی، چه فرصت‌ها و چالش‌هایی را برای قزاقستان ایجاد می‌کند؟ ایده اصلی این نوشتار این است که توسعه و تعمیق روابط تجاری اقتصادی با کشورهای منطقه، توسعه خطوط نفت و گاز، حمل و نقل و ترانزیت، از جمله فرصت‌هایی است که برای قزاقستان ایجاد می‌نماید. از سوی دیگر تشدید رقابت میان روسیه، هند، آمریکا در منطقه، افزایش حساسیت‌های ناسیونالیستی ناشی از نفوذ فرهنگی چین، تبدیل شدن به یک کشور ترانزیتی صرف و خطر بدهی خارجی، چالش‌های اساسی همکاری در قالب این طرح می‌باشد. در این پژوهش ابتدا به معرفی طرح یک جاده یک کمربند چین و اهمیت قزاقستان پرداخته می‌شود. سپس فرصت‌ها و چالش‌های این طرح برای قزاقستان مورد بررسی قرار می‌گیرد.

## ۲. روش تحقیق

این مقاله با استفاده از استراتژی قیاسی و بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای و با روش توصیفی-تحلیلی و استفاده از تحلیل کیفی به بررسی تاثیر متغیرها بر یکدیگر می‌پردازد.

## ۳. یافته‌ها

### ۳-۱. کمربند اقتصادی جاده ابریشم

هفتم سپتامبر ۲۰۱۳، رئیس‌جمهور چین، شی جین‌پینگ در سفر به قزاقستان طی یک سخنرانی در دانشگاه نظربایف، دکتترین اقتصادی جدید چین در آسیا را ساختن کمربند اقتصادی جاده ابریشم اعلام کرد. او بیان کرد که این ایده نیازمند همکاری نوآورانه و ارتباطات مستحکم در زمینه سیاستگذاری، حمل و نقل، تجارت، پول ملی و اهداف عمومی است. همچنین تاکید کرد که همکاری‌های دوجانبه و اعتماد سیاسی بین کشورهای منطقه نیازمند پیشرفت است.<sup>۱</sup> رئیس‌جمهور چین، پنج پیشنهاد برای اجرای مشترک این ایده ارائه کرد: ۱. تقویت ارتباطات و رایزنی‌ها ۲. تقویت پیوندها و اتصالات در زمینه حمل و نقل ۳. تسهیل تجاری ۴. تقویت

---

۱. سخنرانی شی جین‌پینگ در دانشگاه نظربایف، ۷ سپتامبر ۲۰۱۳

همکاری‌های مالی با تمرکز بر تسویه ارزی<sup>۱</sup> و ۵. تقویت پیوندهای مردم با مردم (NDRC, 2015).<sup>۲</sup> شی جین‌پینگ همچنین در اکتبر ۲۰۱۳ ابتکار جاده ابریشم دریایی را در اندونزی ارائه داد و هر دو طرح خود را «یک کمربند یک جاده» نامید. جمهوری خلق چین ابتکار «کمربند اقتصادی راه ابریشم» را در قالب «یک کمربند، یک راه» ارائه کرده است که مسیر اصلی آن از آسیای مرکزی با مرکزیت قزاقستان می‌گذرد. این نوآوری، ظرفیت آن را دارد تا با وارد کردن کشورهای آسیای مرکزی به بازی‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک منطقه، نقشی متفاوت از گذشته به آن‌ها واگذار نماید؛ به این معنی که ملت‌های آسیای مرکزی صرفاً به عنوان زمین بازی دیده نشوند، بلکه خود بخشی و طرفی از بازی باشند. از رفتار پکن، چنین استنباط می‌شود که نگاه ابزارگرایی به آسیای مرکزی در سطحی پایین‌تر از دیگر بازیگران قبلی و امروز قرار دارد و پکن تا حد زیادی از نقش‌آفرینی کشورهای این منطقه در بازی‌های منطقه‌ای استقبال می‌کند (Tishehyar and Touiserkani, 2017: 4). اقتصاد یکی از مهمترین ابزارهای چین در سیاست خارجی است. از آغاز اصلاحات در دهه ۱۹۸۰، تأکید بر روابط اقتصادی با جهان خارج از مولفه‌های سیاست خارجی چین بوده و پایه رشد و توسعه و وضعیت این کشور بوده است. رشد بالای اقتصادی چین تا ابتدای دهه جاری ادامه داشته است، اما این روند طی چند سال گذشته کاهش یافته است. با توجه به این، رهبران چین سیاست‌های اقتصادی را اتکا به مصرف داخلی یا سرمایه‌گذاری خارج از کشور برای حفظ رشد اقتصادی قرار داده‌اند (Asgarkhani and Others, 2019: 228). بنابراین ابتکار یک کمربند یک راه را ارائه کرده‌اند.

### ۲-۳. اهمیت قزاقستان برای چین

از منظر دیپلماسی قدرت‌های بزرگ، سیاست‌گذاران چینی همیشه اهمیت ژئوپلیتیکی قزاقستان را به دلیل موقعیت استراتژیک بین چین و روسیه در نظر گرفته‌اند. محقق برجسته چینی، ژینگ

#### 1. Currency Settlement

۲. این سند توسط کمیسیون توسعه و اصلاحات ملی جمهوری خلق چین (NDRC) تهیه شده است.

گوانگچنگ<sup>۱</sup>، قزاقستان را «حایل استراتژیک»<sup>۲</sup> بین دو قدرت اصلی اوراسیا توصیف می‌کند. با راه‌اندازی ابتکار جاده و کمربند، اهمیت استراتژیک آسیای مرکزی در تفکر سیاست خارجی چین افزایش یافته است، به دلیل موقعیت جغرافیایی و نزدیکی با منطقه خودمختار سین‌کیانگ چین که به عنوان هسته مرکزی کمربند اقتصادی جاده ابریشم (SREB)<sup>۳</sup> تعیین شده است. می‌توان گفت خیزش چین مهم‌ترین متغیر در تحولات محیط ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک آسیا در دوران پسا جنگ سرد بوده است. در آینده این منطقه نیز، تبعات احتمالی قدرت‌یابی چین بیش از هر متغیر دیگر اهمیت دارد. منطقه آسیای مرکزی با توجه به اهمیت آن همواره مورد توجه قدرت‌های در حال ظهور بوده است (Shariatinia, 1391:133). در این رابطه، اهمیت قزاقستان آشکار است. این کشور، نه تنها پتانسیل تبدیلی شدن به قطب اصلی حمل و نقل و تدارکات بین‌المللی در امتداد کمربند اقتصادی این جاده را داراست، بلکه مهم‌ترین شریک سین‌کیانگ در مسائل امنیتی و اقتصادی است. تجارت سین‌کیانگ تنها با قزاقستان حدود ۳۰ درصد از کل صادرات و واردات خارجی آن است. علاوه بر این، قزاقستان نزدیکترین شریک مسکو در منطقه و از بنیانگذاران اتحادیه اقتصادی اوراسیا (EAEU) است که مورد توجه پکن نیز است. دولت قزاقستان با ادغام برنامه توسعه زیرساخت‌های خود «راه روشن»<sup>۴</sup> برای سال‌های ۲۰۱۵-۲۰۱۹ در کمربند اقتصادی جاده ابریشم پاسخ مثبت داد (Kassenova, 2017:111). به نظر نمی‌رسد تصادفی باشد که رئیس‌جمهور چین، قزاقستان را برای اعلام طرح جاده ابریشم جدید برای سخنرانی تاریخی خود انتخاب کرده باشد، چرا که قزاقستان برای طرح شی جین‌پینگ با ترکیبی از دلایل ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی مهم است.

علاوه بر این، از آنجایی که تنگه مالاکا برای حمل و نقل دریایی چین بخصوص در زمینه حمل انرژی دارای اهمیت استراتژیک است و به‌وسیله نیروهای آمریکایی کنترل می‌شود و رفت و آمد کشتی‌ها مورد نظارت قرار می‌گیرد. در سال‌های اخیر به دلیل تنش‌های ایجاد شده به یکی از

---

1.Xing Guangcheng  
2.Strategic Buffer  
3.Silk Road Economic Belt  
4.Nurly Zhol

مهم‌ترین نگرانی‌ها برای امنیت بین‌الملل تبدیل شده است. این منطقه علاوه بر داشتن منابع دریایی، ذخایر نفت و گاز یکی از مهم‌ترین آبراهه‌های کشتیرانی و تجارت بین‌الملل است که سالانه هزاران کشتی از آن عبور می‌کنند (Masroor and khani, 2018:169). در این میان، قدرت‌های فرامنطقه‌ای نظیر آمریکا، انگلستان و استرالیا نیز نسبت به تحولات این منطقه حساس بوده و حتی اقدام به برگزاری رزمایش‌های مشترک نظامی با برخی کشورهای ساحلی کرده‌اند. دخالت نیروهای فرامنطقه‌ای در تنش‌های دریای جنوبی چین باعث تشدید مسئله شده و پیچیدگی‌های بسیاری را بر آن تحمیل کرده است (Masroor and khani, 2018:170). همچنین از آنجا که قزاقستان قلاب اصلی اتصال انرژی چین با آسیای مرکزی است دارای اهمیت است چرا که تمام خطوط لوله نفت و گاز از آسیای مرکزی برای ورود به خاک چین از قزاقستان عبور می‌کنند. علاوه بر این اهمیت سین‌کیانگ در سیاست آسیای مرکزی چین، به خوبی در نقشی که پکن در تأسیس سازمان همکاری شانگهای (SCO) ایفا نمود، نشان داده شده است. سیاست خارجی چین اهداف متعددی از مشارکت در نهادهای بین‌المللی دنبال می‌نماید. هرچند نسبت به توزیع قدرت در سطح جهانی معترض هستند، اما معتقد هستند که همکاری با نهادهای بین‌المللی مسیر آنها را برای رسیدن به منافع و قدرت ملی هموارتر می‌نماید (Shamiri Shekofti and Others, 2018:44). ایجاد و شکل‌دهی مکانیسم‌های چندجانبه یکی دیگر از اهداف سیاست خارجی راهبران نسل جدید چینی است. به نظر می‌رسد برای جواب به این پرسش که چرا سیاست خارجی چین به دنبال ایجاد یا تقویت نهادهای نظیر شانگهای، بریکس، بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی است؛ می‌بایست به تلاش این کشور برای کسب قدرت و امنیت در چارچوب مکانیسم‌های چندجانبه توجه نمود. این هدف در دیپلماسی دوران شی به نحوه برجسته‌تری دنبال می‌گردد (Shamiri Shekofti and Others, 2018:44).

---

۱. هدف اصلی چین برای همکاری‌های منطقه‌ای ایجاد امنیت در مقابله با به اصطلاح "سه شر" بود - افراط‌گرایی مذهبی، جدایی‌طلبی قومی و تروریسم بین‌المللی.

### ۳-۳. فرصت‌های کمربند اقتصادی جاده ابریشم

#### ۳-۳-۱. توسعه و تعمیق روابط تجاری اقتصادی با کشورهای منطقه

از زمان استقلال؛ سیاستگذاران قزاقستان سیاست خارجی چند وجهی را دنبال کرده‌اند و بر اساس آن، روابط اقتصادی این کشور را با همسایگان و قدرت‌های خارجی توسعه داده‌اند. بنابراین ترویج اتصال به عنوان وسیله‌ای برای دستیابی به بازارهای دوردست به اولویت اول سیاست خارجی این کشور تبدیل شده‌است. استراتژی توسعه اقتصادی قزاقستان تمرکز جدی بر همکاری‌های منطقه‌ای و ادغام در سراسر اوراسیا دارد که در آن می‌خواهند جغرافیای کشور را به پلی برای تجارت منطقه‌ای تبدیل کنند. با توجه به رشد و توسعه اقتصاد جهانی و نهادهای مالی و با توجه به سیاست خارجی جمهوری قزاقستان، این کشور در همگرایی منطقه‌ای و جهانی همزمان سیاست‌نوسازی و ارتقاء منافع ملی براساس اصول سیاست چندوجهی را در دستور کار و حرکت خود قرار داده‌است (MFA, 2014). بر این اساس سیاست توسعه روابط چندجانبه جمهوری قزاقستان با کشورهای آسیای مرکزی-جمهوری قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان- بر تقویت تلاش‌های منطقه‌ای برای مبارزه با چالش‌ها و تهدیدهای داخلی و خارجی، تقویت همکاری‌های سیاسی، اقتصادی و فرهنگی در یک مبنای متقابل سودمند و برابر تداوم خواهد یافت.

از سوی دیگر با توجه به اینکه کوتاه‌ترین مسیرهای زمینی که آسیا و اروپا را به هم وصل می‌کند از قزاقستان عبور می‌کند، این کشور برای تحقق پتانسیل ترانزیت موجود، برنامه ملی راه روشن<sup>۱</sup> را اجرا کرد. طی ۱۰ سال گذشته، قزاقستان حدود ۳۰ میلیارد دلار برای توسعه دارایی‌ها و زیرساخت‌ها، حمل و نقل و لجستیک سرمایه‌گذاری کرده است. بازسازی بنادر دریایی و هوایی داخلی، ۲,۵ هزار کیلومتر راه آهن ملی و ۱۲,۵ هزار کیلومتر بزرگراه یا به بهره‌برداری رسیده یا مدرنیزه شده است. قزاقستان با کمک کشورهای همسایه از جمله کشورهای آسیای مرکزی مسیرهای جدیدی را برای اتصال قزاقستان با جهان اعم از زمین و دریا راه‌اندازی کرده است. اروپا و چین بوسیله مسیر قزاقستان از طریق بزرگراه بین‌قاره‌ای «اروپای غربی - چین غربی» به

همدیگر متصل شدند. فعالیت راه آهن راه اندازی شده‌ی قزاقستان-ترکمنستان-ایران-خلیج فارس در حال افزایش است. با استفاده از راه آهن قزاقستان، می‌توان از طریق ازبکستان و قرقیزستان به کشورهای آسیای جنوبی و افغانستان رسید. از قلمرو قزاقستان ۱۱ مسیر بین قاره‌ای - ۵ مسیر راه آهن و ۶ مسیر بزرگراهی - عبور می‌کند. همچنین بندر آکتائو به دلیل اتصال به خط راه آهن که آن را به جمهوری‌های دیگر مشترک‌المنافع وصل می‌کند، موجب گسترش روابط اقتصادی شده و دارای اهمیت ویژه‌ای است. در حال حاضر خطوط ریلی آکتائو کشورهای روسیه، ایران، قزاقستان، ترکمنستان و ازبکستان را به هم متصل می‌سازد. تحریم‌های اعمال شده علیه روسیه و محدودیت‌های ناشی از آن، بندر آکتائو را به یکی از مراکز اصلی ترانزیت و لجستیک اوراسیا تبدیل کرده است (Deputy of Economic Diplomacy, 2019). اهمیت منطقه‌گرایی در سیاست قزاقستان را در این گفته توکایف رییس جمهور قزاقستان می‌توان مشاهده کرد که بیان داشت «ما همه مسائل منطقه‌ای مشترک داریم. تروریسم، افراط‌گرایی مذهبی، قاچاق اسلحه غیرقانونی، جرایم سازمان‌یافته، مهاجرت غیرقانونی و قاچاق مواد مخدر. وضعیت در افغانستان، که خطرات امنیتی منطقه ما را تشدید می‌کند، نیز نگران‌کننده است. همه این‌ها نیاز به انجام اقدامات سیستماتیک، هماهنگی، و پیشگیرانه از جانب ما دارد» (Akorda, 2019).

#### ۲-۳-۳. خطوط نفت و گاز

مزیت بعدی طرح کمربند اقتصادی برای قزاقستان ساخت خطوط لوله نفت و گاز و افزایش تولید است. در این چارچوب اولین خط لوله فراملی که چین احداث کرد، خط لوله نفت قزاقستان-چین است. این خط که ۲۲۰۰ کیلومتر طول دارد، بوسیله یک سرمایه‌گذاری مشترک ۵۰-۵۰ بین شرکت ملی نفت چین و شرکت ملی نفت قزاقستان شکل گرفت، منابع نفت قزاقستان در سواحل دریای خزر و سایر منابع نفتی این کشور را به الاشانکو در مرز با چین انتقال می‌دهد. این خط لوله که در سال ۲۰۰۹ تکمیل گردید نه تنها وضعیت صادرات قزاقستان را بهبود بخشید بلکه اهمیت استراتژیک این خط در این است که چین را قادر می‌سازد تا به‌طور مستقیم و بدون واسطه روسیه، از آسیای مرکزی نفت وارد کند. به علاوه این خط لوله به چین امکان می‌دهد تا به منابع انرژی روسیه در غرب سیبری نیز متصل شود. خط لوله با طول حدود ۲۸۰۰ کیلومتر



نخستین خط لوله نفت فراملی در چین است. این خط لوله در اتیرائو<sup>۱</sup> در سواحل دریای خزر آغاز می‌شود، از کنکیاک<sup>۲</sup>، قوم‌کول<sup>۳</sup> و اتاسو<sup>۴</sup> عبور می‌کند، از طریق مرز آلاشانکو<sup>۵</sup> وارد چین می‌شود و به دوشانزی<sup>۶</sup> می‌رسد، جایی که بزرگ‌ترین پایگاه پتروشیمی در غرب چین فعالیت می‌کند (kz.china-embassy, 2018).

شکل (۱): خطوط نفت و گاز به چین از مبدأ یا از طریق قزاقستان



(Source: Kommersant)

در حوزه گاز نیز چین خط لوله گاز موسوم به آسیای مرکزی را احداث کرده، خط لوله‌ای که از ترکمنستان آغاز می‌شود و در این مسیر به منابع گازی سه کشور ترکمنستان، قزاقستان و ازبکستان متصل می‌گردد. در این پروژه در واقع دو خط لوله به موازات یکدیگر کشیده شده است. گاز این خطوط لوله در نهایت به خط لوله گاز سرتاسری موسوم به غربی- شرقی چین می‌رسد و از طریق آن به سواحل جنوب شرقی این کشور که از مراکز عمده مصرف به شمار می‌آیند، منتقل می‌شود. این خطوط گاز علاوه بر صادرات گاز قزاقستان، مزیت ترانزیتی نیز برای قزاقستان ایجاد

1. Atyrau
2. Kenkiyak
3. Kumkol
4. Atasu
5. Alashankou
6. Dushanzi

می‌کند. به طور خلاصه، تهیه گاز آسیای مرکزی اهمیت استراتژیک بلند مدت برای چین دارد و قزاقستان در اکتبر سال ۲۰۱۷ شروع به صادر کردن گاز طبیعی از ۵ به ۱۰ میلیارد متر مکعب به چین کرد (KazTransGas, 2017). با احداث و گسترش خطوط لوله با همکاری و سرمایه‌گذاری‌های چین، باعث ایجاد راه‌های متنوع و مختلف دیگر برای قزاقستان، علاوه بر راه‌های سنتی انتقال گذشته که تحت سیطره روسیه بوده، شده است. در نتیجه زیرساخت انرژی این منطقه به چین پیوند خورده است و با این پیوند یکی از اهداف طرح که پیوندزدن زیرساخت‌های انرژی کشورهای مختلف به اقتصاد چین، تحقق یافته است. با احداث و گسترش خطوط لوله با همکاری و سرمایه‌گذاری‌های چین، باعث ایجاد راه‌های متنوع و مختلف دیگر برای قزاقستان، علاوه بر راه‌های سنتی انتقال گذشته که تحت سیطره روسیه بود، شده است.

### ۳-۳-۳. حمل و نقل و ترانزیت

دیگر حوزه زیرساختی که اتصال آن به اقتصاد قزاقستان در قالب جاده ابریشم برای این کشور واجد اهمیت است، حمل و نقل ریلی و جاده‌ای است. مهم‌ترین پروژه در این حوزه راه آهن چین- قزاقستان است که پس از عبور از روسیه و بلاروس به اروپا می‌رسد. این مسیر ریلی در شرایط فعلی، مهمترین مسیر فعال در حمل و نقل کالا میان چین و اتحادیه اروپا در قالب جاده ابریشم محسوب می‌شود. کریدور دیگری که از این منطقه عبور می‌کند، کریدور چین-آسیای مرکزی- غرب آسیا به دریای مدیترانه که به جنوب اروپا وصل می‌شود. این کریدور برخلاف کریدور قزاقستان هنوز وارد فاز اجرایی نشده است. بندر خشکی خورگاس در مرز چین و قزاقستان از طریق راه آهن موسوم به «ترانس قزاقستان» از یک سو به روسیه و سپس به اروپا وصل می‌شود و زمینه را برای انتقال کالاهای چینی و قزاقی به اروپا و بالعکس فراهم می‌آورد و از دیگر سو به بندر آکتائو در دریای خزر متصل می‌گردد و از آن طریق به قفقاز و جنوب اروپا اتصال پیدا می‌کند (شکل ۲)، خطوط قرمز و زرد رنگ).

شکل (۲): خطوط ریلی عبوری از قزاقستان از بندر خورگاس

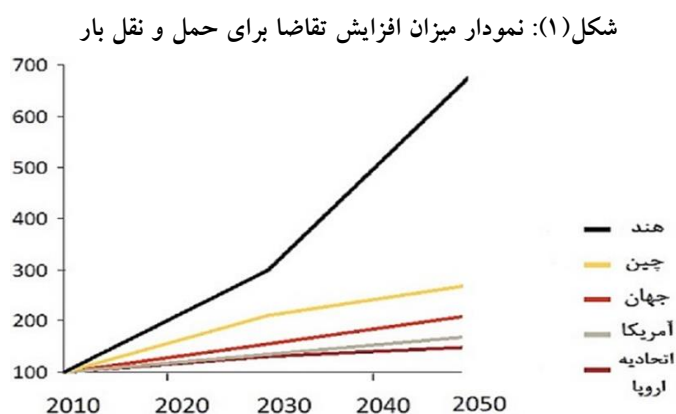


انتقال کالا از چین به اروپا از طریق دریاها حدود هفت هفته و یا حتی بیشتر طول می‌کشد، اما از مسیر زمینی قزاقستان، این زمان به ۱۲ تا ۱۵ روز کاهش پیدا می‌کند البته هزینه آن از مسیرهای دریایی بیشتر است. اما سرعت انتقال کالا را افزایش می‌دهد و از مسیر هوایی بسیار ارزاتر است، برای برخی از شرکت‌های چینی، بویژه شرکت‌هایی که کالاهای با ارزش افزوده بالا تولید می‌کنند صرفه اقتصادی دارد. همکاری چین و قزاقستان در منطقه ویژه اقتصادی خورگاس<sup>۱</sup> که در دو سوی مرز چین و قزاقستان واقع شده، یکی از نمادهای مهم همکاری‌های حمل و نقلی رو به گسترش میان چین و کشورهای آسیای مرکزی به شمار می‌آید. شرکت‌های چینی حدود ۲۴ درصد از سهام این بندر خشک و منطقه ویژه اقتصادی خورگاس را بدست آورده‌اند. چین یکی از سرمایه‌گذاران و همکاران فنی مهم در پروژه کلان راه‌آهن ترانس قزاقستان است. البته بخش مهمی از سرمایه‌گذاری‌ها در زمینه زیرساخت‌های حمل و نقلی و بویژه پروژه کلان راه‌آهن ترانس قزاقستان از سوی دولت این کشور صورت گرفته است. بر مبنای آمارهای ارائه شده توسط

1. Khorgos

اتامکولف<sup>۱</sup> وزیر امور خارجه وقت قزاقستان، دولت قزاقستان تاکنون ۳۰ میلیارد دلار در زیرساخت‌های حمل و نقل سرمایه‌گذاری کرده است و تا سال ۲۰۲۰ حدود ۸ میلیارد دلار دیگر نیز سرمایه‌گذاری خواهد کرد (Global Times, 2019). قزاقستان می‌تواند به دلیل افزایش ۱۰ برابری در ترافیک حمل و نقل کانتینرها، از درآمد قابل توجه جدید بهره‌بردارد. هنگامی که موانع بوروکراتیک برداشته شود، کانتینرهای ترانزیتی می‌توانند با سرعت و بدون مانع از مرز قزاقستان عبور کنند. عملیات ترانزیتی بیشترین درآمد در هر تن در هر کیلومتر را برای راه‌آهن قزاقستان ایجاد می‌کند. یک صنعت لجستیک داخلی پویا، سودآور و بازارهای صادراتی جدید و ظرفیت‌های اضافی بار در طول مسیر اروپا-چین به نفع صنایع تولید محلی پدید می‌آید. قرار است حدود یک درصد از مجموع کالایی که چه از طریق دریا، چه از طریق خشکی از آسیا به اروپا و بالعکس منتقل شود از طریق بندر خورگاس صورت گیرد که خود نشان‌دهنده سهم مهم قزاقستان به عنوان یک هاب ترانزیتی در اوراسیا خواهد بود. تجارت بین اتحادیه اروپا و چین از نظر وزن و ارزش سالانه در حال افزایش است. یک شریان تجاری بزرگ در قزاقستان ایجاد می‌شود که اکوسیستم لجستیکی پیشرفته، به تولیدکنندگان اجازه می‌دهد تا سریعاً وارد بازارهای خارجی شوند. تراز تجاری مثبت چین در اتحادیه اروپا بدان معناست که بسیاری از قطارها با کانتینرهای خالی از اتحادیه اروپا باز می‌گردند. بارگیری کم کانتینرها در راه برگشت به تولیدکنندگان قزاقستان اجازه می‌دهد هزینه‌های حمل و نقل خود را با وارد کردن محصولات از اتحادیه اروپا و صادرات به چین کاهش دهند. اکوسیستم صنایع جدید در حال رشد است و به نفع مردم منطقه است. امکانات به همین جا ختم نمی‌شود. با افزایش تقاضا برای حمل و نقل بار در سراسر جهان، بازیگران جدیدی ظاهر می‌شوند و قزاقستان موقعیت خود را به عنوان قطب ترانزیت بیشتر تقویت می‌کند. به طور خاص، پیش‌بینی می‌شود که تا سال ۲۰۵۰ ترافیک حمل و نقل هند تقریباً هفت برابر افزایش یابد و فرصت‌ها را برای قزاقستان گسترش دهد (PWC, 2017). اتصال هند به قزاقستان از طریق کریدور شمال-جنوب و مسیر چابهار-هرات-تاشکند می‌تواند

شکل بگیرد. نقش طرح کمربند-راه به عنوان بخشی از تجارت جهانی افزایش می‌یابد و توانایی قزاقستان برای بهره‌مندی از آن در حال افزایش است. در شکل (۱)، نمودار میزان افزایش تقاضا برای حمل و نقل بار آمده است:



(Source: PWC)

برای تقویت موقعیت قزاقستان به عنوان راهرو ترانزیت، سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در این کشور انجام شده است. از جمله بیش از ۳,۵ میلیارد دلار در خارگوس-دروازه شرقی<sup>۱</sup> (دروازه ورود چین به اروپا). حمل و نقل کوسکو (COSCO)، یکی از بزرگ‌ترین ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی در جهان، و گروه هولدینگ لیانیانگانگ<sup>۲</sup> به‌تازگی سهام شرکت در این پروژه را بدست آورده‌اند و از این طریق آن را فراملی می‌کنند و فرصتی را برای طرف قزاقستانی فراهم می‌کند تا از تجربه گسترده شرکا بهره‌مند شوند. از دیگر سرمایه‌گذاری‌های مهم میتوان به راه‌آهن شالکار-بی‌نو<sup>۳</sup>، راه‌آهن ژزکازگان-ساکسائولسکی<sup>۴</sup> و بندر کوریک اشاره کرد. در نتیجه افزایش ظرفیت‌ها و راهروها، نقش قزاقستان را به‌عنوان هاب ترانزیت تقویت می‌کند.

1. Khorgos-East Gate
2. Lianyungang Port Holdings Group
3. Shalkar-Beyneu
4. Zhezqazghan-Saksaulskiy

#### ۳-۴. چالش‌های کمربند اقتصادی جاده ابریشم

البته طرح مذکور، با چالش‌هایی نیز روبروست. وجود فرصت‌های متعدد مانع از آن نمی‌شود که چالش‌های ناشی از آنرا برای کشورهای حوزه این پروژه نادیده گرفت و لازم است که خطرات آن را نیز مورد توجه قرار داد. در برخی موارد نظام حاکم بر این کشور در پیامد اعتراض‌های مردمی در مورد نفوذ فزاینده چین در اقتصاد قزاقستان و ادار به عقب‌نشینی شده است. همچنین تبدیل شدن به یک کشور ترانزیتی صرف و رقابت میان روسیه، هند و ایالات متحده در منطقه از چالش‌های طرح است.

#### ۳-۴-۱. رقابت میان روسیه، هند، ایالات متحده در منطقه

علاوه بر اشتیاق زیادی که در مورد پتانسیل‌های یک کمربند-راه وجود دارد، نگرانی‌هایی نیز وجود دارند که توجه کمتری به آن می‌شود و اینکه چگونه سیاست‌های سایر قدرت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی بر منطقه آسیای مرکزی، ممکن است بر طرح‌های چین تأثیر بگذارد، پکن چندین بار یادآوری کرده است که ابتکارهای جاده ابریشم بر اساس بازی برد-برد طراحی شده‌اند. اما با واکنش از جانب قدرت‌های بزرگ منطقه‌ای و جهانی مواجه شده است.

#### ۳-۴-۱-۱. فدراسیون روسیه

قرار گرفتن آسیای مرکزی در مرکز کمربند اقتصادی جاده ابریشم، بر روابط چین و روسیه در منطقه آسیای مرکزی به طور جزء و بازننگری مسکو از منافع و جاه‌طلبی‌های خود در اوراسیا به‌طور کل تأثیر گذاشته است. ایجاد یک مسیر زمینی سریع به اروپا، چین را مستقیماً با کشورهای منطقه که سالیان متمادی جزء حوزه نفوذ روسیه محسوب می‌شد در تماس مستقیم قرار می‌دهد که این امر می‌تواند باعث افزایش نگرانی روسیه شود. از طرف دیگر، چین تمایلی به واگذاری اهرم‌های بیشتر نفوذ به روسیه به خصوص در حوزه سیاست‌های تجاری-اقتصادی ندارد که این امر نیز می‌تواند در بلندمدت به ایجاد مشکلات و چالش‌های بیشتر منجر شود (Amirahmadiyan, 2017:24). به نظر می‌رسد که اعلام طرح چین در قزاقستان بدون اطلاع قبلی به روسیه، حداقل در آغاز باعث ناراحتی در مسکو شده باشد. بویژه اینکه، روسیه نگران این بود که آیا طرح چین مانع توسعه بیشتر -هم در نهادهای ساز و هم در گسترش- پروژه در

حال پیشرفت اتحاد اوراسیا شود. طرحی که فعالیت آن به عنوان اتحادیه اقتصادی اوراسیا در سال ۲۰۱۵ نهایی شد. با وخیم‌تر شدن روابط روسیه با غرب به دنبال الحاق کریمه، گزینه‌های همکاری با غرب از روی میز روسیه کاسته شد. از این رو پیشنهاد پیوند اتحادیه اقتصادی اوراسیا با طرح کمربند-جاده را به چین داد. دولت روسیه طرح چین را از منظر نارضایتی خود نسبت به غرب (به ویژه ایالات متحده) مشاهده می‌کند، و "مشارکت اوراسیایی روسیه و چین" را به منزله تعادل با هژمونی ایالات متحده نشان می‌دهد (Bitabarova, 2019:9). اگرچه روسیه موافقت ضمنی خود را با طرح جاده ابریشم چین اعلام داشته است و چین نیز بخشی از این جاده را برای کسب رضایت روسیه به سمت این کشور منحرف نموده، لیکن روسیه تلاش دارد تا با ارائه و تقویت طرح «اتحادیه اقتصادی اوراسیا» به نوعی نفوذ و تأثیرگذاری چین بر منطقه را محدود و مهار نماید. یکی از اهداف مهم روسیه استفاده از این اتحادیه به عنوان ابزاری برای ساخت بلوک قدرتمند در اطراف روسیه و توانمند کردن کشورهای عضو اتحادیه برای ارائه رفتارهای توازن بخش، هم در برابر قدرت‌های غربی و هم چین است. همچنین روسیه در حال تقویت حضور نظامی خود در منطقه است. دلیل این اقدام را باید در اقدامات چین در منطقه، تغییر استراتژی چین از قدرت نرم به سخت و تغییر نگاه ارتش روسیه نسبت به اقدامات پکن مشاهده کرد. تا همین اواخر میان روسیه و چین در آسیای مرکزی توازن وجود داشت. مسکو مسئولیت امنیت منطقه را بر عهده داشت و پکن به دنبال سرمایه‌گذاری اقتصادی در منطقه بود. با این حال، چینی‌ها نشان داده‌اند که آسیای مرکزی تنها منطقه‌ای برای سرمایه‌گذاری اقتصادی نیست و از این رو به تدریج به دنبال تقویت همکاری‌های نظامی با کشورهای منطقه رفتند. علاوه بر گسترش قراردادهای تسلیحاتی، چین در حال افزایش مانورهای مشترک نظامی خود با تاجیکستان و قرقیزستان بوده و به دنبال ساخت یک پایگاه نظامی در منطقه است (Tasnim News Agency, 2020).

ارائه طرح مائوسام<sup>۱</sup>، طرح جاده ابریشم چین را به چالش بکشد. این طرح که از منظر هند امکان بازتأسیس پیوندها با شرکای تجاری باستانی و ایجاد یک «جهان اقیانوس هند» با محوریت هندوستان را تأمین می‌نماید محدوده شرق آفریقا، جنوب ایران، سریلانکا تا جنوب شرق آسیا را شامل می‌شود. نارندرا مودی، نخست‌وزیر هند تلاش نموده تا ارتباطات با دولت‌های منطقه‌ای را که دریافت‌کننده‌های عمده سرمایه‌گذاری‌های چینی هستند را افزایش دهد. همچنین بازار آسیای مرکزی را با جنوب آسیا متصل کند. در حالی که هند دومین سهامدار بزرگ در بانک توسعه زیرساخت آسیایی و نیز شریک چین در بانک توسعه نوین بریکس است، با صدور بیانیه‌های محکمی اعلام کرد که طرح یک کمربند- یک جاده را به عنوان تلاش چندجانبه حقیقی نمی‌شناسد (Amirahmadiyan, 2017:26). باتوجه به این واقعیت که کمربند اقتصادی جاده ابریشم از استان گیلگیت-بالتیستان<sup>۲</sup> پاکستان می‌گذرد که منطقه‌ای تحت حاکمیت ماهاراجه کشمیر قبل از ۱۹۴۷ بود که هندوستان آنرا منطقه محل مناقشه می‌داند، نگرانی‌های هند چند برابر شده است. دهلی به دنبال همکاری با جاده ابریشم ایالات متحده است که کریدورهای اقتصادی شمال-جنوب را بنا می‌نهد و دستیابی هندوستان به منابع و بازارهای آسیای مرکزی را افزایش می‌دهد. هر چند چین تلاش داشته است تا هند را نیز به پیوستن به طرح خود تشویق نماید ولی به خاطر نگاه هندی‌ها که اهداف و رویکرد طرح شی جین‌پینگ را تهدیدگونه می‌بینند، تاکنون مانع از این کار شده است. البته علی‌رغم عدم تمایل دهلی به پیوستن به طرح پکن، دو کشور چین و هند در ساخت کریدور اقتصادی بنگلادش-چین-هند-میانمار در حال همکاری می‌باشند. این کریدور از زیر شاخه‌های طرح اقدام متشتر شده توسط چین است، شی جین‌پینگ همچنین همکاری بیشتر با هندوستان در چهارچوب کمربند-جاده را در طی گفتگویش با نخست‌وزیر مودی پیش از اجلاس ۲۰۱۵ سازمان شانگهای مطرح نمود. با این وجود امکان اینکه هندوستان با چین همکاری ویژه و نزدیک داشته باشد کم است، چرا که دارای این نگرانی است که با وجود برنامه چین، طرح ابتکار عمل

---

1. Mausam

2. Gilgit-Baltistan



هند زیرمجموعه چهارچوب گسترده تر طرح پکن قرار گیرد (Zimmerman, 2015).

۳-۱-۳ ایالات متحده امریکا

یکی از مهم‌ترین جنبه‌های دکترین سیاست خارجی ترامپ، در رابطه با تلاش برای احیای قدرت ایالات متحده، نحوه برخورد با دولت‌های چالش برانگیز است که می‌تواند تهدیدی برای قدرت و امنیت ایالات متحده باشد. از نظر وی، چین به عنوان یک کشور تجدیدنظرطلب توازن قدرت را بر هم می‌زند و با افزایش قدرت اقتصادی و نظامی خود، گسترش نفوذ سیاسی و افزایش دخالت در نهادهای چندجانبه منطقه‌ای، نظم منطقه‌ای را تغییر شکل می‌دهد (Rasooli Saniabadi, 2019: 193-194). سیاست ایالات متحده در چرخش به آسیا نیز دارای سه بعد درهم تنیده اقتصادی، سیاسی و نظامی است که یکدیگر را تقویت می‌کنند. هر چند چین از لحاظ اقتصادی سیستم بازار را پذیرفته است اما به لحاظ سیاسی همچنان حزب کمونیست در این کشور حکمرانی می‌کند. به علاوه، اینکه چینی‌ها هنوز نظم فرهنگی و ایدئولوژیک آمریکایی را بر جهان نپذیرفته‌اند و به دنبال ترویج ارزش‌های خود هستند به ویژه آنکه چینی‌ها به شدت در حال تلاش برای افزایش قدرت خود در ابعاد مختلف هستند و در نتیجه از نظرگاه آمریکایی آنها همچنان به عنوان یک چالشگر بالقوه شناخته می‌گردند (Kaviani and Others, 2017: 37). ایالات متحده در تعیین سیاست خارجی خود در قبال آسیای مرکزی، طرح موسوم به «جاده ابریشم جدید» را پیش از طرح چینی در سال ۲۰۱۱ ارائه داده بود. در واقع طرح آمریکایی، بخشی از استراتژی خروج این کشور از افغانستان است که اهدافی همچون ایجاد راهگذر شمال-جنوب برای ایجاد ارتباط میان هم‌پیمانان واشنگتن در جنوب آسیا به یژه هند و پاکستان با منابع انرژی و بازارهای آسیای مرکزی، همگرایی دوباره افغانستان به سوی راه‌های سنتی بازرگانی، کاهش وابستگی جمهوری‌های آسیای مرکزی به چین و روسیه، پیشگیری از محوریت ایران در تجارت منطقه‌ای و تداوم حضور نظامی ایالات متحده و استقرار پایگاه‌های نظامی این کشور در جمهوری‌های آسیای مرکزی را دنبال می‌کند. اما این طرح آمریکا با موفقیت همراه نبود و با استقبال کم کشورهای منطقه روبرو شد، چرا که برخلاف طرح چینی قرار نبود سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های این کشورها صورت گیرد.

در سال‌های گذشته ایالات متحده به گسترش روابط دوجانبه با کشورهای منطقه بخصوص قزاقستان روی آورده است و این را در ترافیک دیدارها بین دو طرف در سال‌های اخیر به ویژه در سال ۲۰۱۸ می‌توان دید. مایک پامپئو وزیر امور خارجه آمریکا، در یک کنفرانس مطبوعاتی در تاریخ ۲ فوریه ۲۰۲۰ در پایتخت قزاقستان گفت که بهتر است این جمهوری با شرکت‌های آمریکایی همکاری داشته باشد، نه با دیگر شرکت‌های خارجی. «ما کاملاً از آزادی انتخاب قزاقستان در مورد برقراری روابط تجاری با هر کشوری که می‌خواهد، حمایت می‌کنیم، اما من مطمئن هستم که همکاری با شرکت‌های آمریکایی بهترین نتیجه را برای هر کشوری فراهم می‌کند» (U.S. Department of State, 2020). این سخنان به طور واضح نشان می‌دهد که ایالات متحده مایل به حضور گسترده چین و سایر کشورها مثل روسیه در قزاقستان، که از رقبای امریکا به حساب می‌آیند نیست.

تلاش‌های واشنگتن برای توسعه همکاری با نورسلطان (آستانا) از ابتدای سال ۲۰۱۸، هنگامی که بحث و گفتگو درباره احیای فرمت C5 + 1<sup>۱</sup> را آغاز کرد، به طور چشمگیری افزایش یافته است. به طور جدی حضور اقتصادی خود را در این کشور مهم ژئوپلیتیکی منطقه، که مرزهای طولانی با روسیه و چین دارد، گسترش داده است. در سال ۲۰۱۸، تجارت دوجانبه ایالات متحده و قزاقستان ۲٫۱ میلیارد دلار ارزش داشت که نسبت به سال ۲۰۱۷ رشد ۵۷ درصدی داشته است. ایالات متحده یکی از بزرگ‌ترین منابع سرمایه‌گذاری خارجی در قزاقستان است. از ژوئیه سال ۲۰۱۹، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی ایالات متحده ۱۸٫۵ درصد از کل سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در قزاقستان را تشکیل می‌داد. در طی یک دهه گذشته ایالات متحده بیش از ۲۸ میلیارد دلار، و از زمانی که قزاقستان استقلال خود را بدست آورد، ۳۶ میلیارد در اقتصاد این جمهوری سرمایه‌گذاری داشته است (Astanatimes, 2020).

ایالات متحده برای اینکه بتواند با قزاقستان راحت‌تر به توافق برسد، حتی یک عملیات ویژه مالی و سیاسی را نیز انجام داد. در اواخر سال ۲۰۱۷، ۲۲ میلیارد دلار متعلق به صندوق ملی قزاقستان

۱. نشست کشورهای آسیای مرکزی (قزاقستان، ازبکستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان) و ایالات متحده

در یکی از بانک‌های آمریکایی به درخواست دادگاه بلوکه شد. ظاهراً شرط اصلی بازگشت آن امضای توافقنامه در مورد انتقال محموله‌های نظامی آمریکا به افغانستان بود. در همین زمان، واشنگتن و آستانا پروتکل توافقنامه ترانزیت کالاهای آمریکایی را از طریق خاک قزاقستان امضا کردند که انتقال آنها از طریق بنادر آکتائو، کوریک و شبکه راه‌آهن مقرر شد (Tasnim News Agency, 2020). حضور ایالات متحده در قزاقستان، باعث تهدید امنیتی و اقتصادی چین نیز می‌شود. تهدید اقتصادی از این نظر که آمریکا پیشنهادات جذاب‌تری را ارائه دهد و باعث شود که پروژه‌هایی که چین مایل به تصاحب آن بوده از دستش خارج شود. تهدید امنیتی نیز به این دلیل که قزاقستان دقیقاً هم‌مرز با منطقه سین‌کیانگ است که چین با مردمان این منطقه دچار مشکل و بحران است و آمریکا از جمله کشورهایایی است که به سرکوب مردمان این منطقه اعتراض می‌کند. آمریکا، چین را متهم به سرکوب، دستگیری و جاسوسی از شهروندان اویغور، قزاق و دیگر اقلیت‌های مسلمان ساکن استان سین‌کیانگ در غرب این کشور می‌کند. به همین دلیل مجلس نمایندگان ایالات متحده سال ۲۰۱۹ میلادی لایحه تحریم مقامات چین به دلیل ظلم و ستم به ساکنان منطقه خودمختار سین‌کیانگ و ترک‌های اویغور در ترکستان شرقی را تصویب کرد (Irna, 2019).

### ۳-۵. افزایش حساسیت‌های ناسیونالیستی نسبت به نفوذ فزاینده چین

در قزاقستان، هر ازگاهی، موجی از فوبیا (ترس) علیه چین رخ می‌دهد. این عامل بطور سیستماتیک توسط سازندگان اخبار جعلی مورد استفاده قرار می‌گیرد. زیرا هرگونه داستانی مرتبط با چین بلافاصله توسط کاربران قزاقستانی و شبکه‌های اجتماعی برداشت ترسناکی از آن می‌شود. وجود سینوفوبیا، ریشه در تاریخ دارد که با انتشار مقاله «چرا قزاقستان به دنبال بازگشت به چین است» در سایت چینی در آوریل ۲۰۲۰ بار دیگر برخی از تنش‌های قدیمی را احیا کرده و توجه‌ها را به خود جلب کرد. وزارت امور خارجه قزاقستان نسبت به انتشار یک مقاله در وب‌سایت چینی که قزاقستان را بخشی از خاک خود خوانده بود واکنش نشان داد. سفیر چین در قزاقستان در

واکنش به این مقاله آن را مغایر با روحیه همکاری‌های دوجانبه میان دو کشور خواند. البته موضوع مباحث سرزمینی جدید نبوده و در زمان شوروی نیز چین مدعی تصاحب قلمرو قزاقستان تا دریاچه «بالخاش» بود. اما انتشار مطلب بحث‌برانگیز در وب‌سایت «Sohu» که متعلق به شرکت خصوصی می‌باشد، نمی‌تواند صرفاً نظر خصوصی ارزیابی شود زیرا ارتباط نزدیک این شرکت با دولت چین امری شناخته شده بوده و از حامیان رسمی مسابقات المپیک ۲۰۰۸ پکن بوده‌است. علاوه بر آن، این وب‌سایت با خبرگزاری دولتی «شینخوا» ارتباط و همکاری نزدیک دارد. بی‌توجهی پکن در برابر این بحث می‌تواند بر جایگاه چین در افکار عمومی قزاقستان تاثیر منفی بگذارد. زیرا بالاترین ضریب چین‌هراسی در منطقه آسیای مرکزی در قزاقستان وجود داشته و چنانچه پکن برای جامعه قزاقستان اطمینان لازم برای این موضوع را ندهد، در آینده تشدید چین‌هراسی و تبدیل آن به چین‌ستیزی بعید نخواهد بود.

مشکل بعدی عدم شفافیت موافقت نامه‌های سرمایه‌گذاری و اعتباری با چین و عدم توضیح کافی از طرف دولت درباره این توافقنامه‌هاست که منجر به گسترش ترس از وابستگی فزاینده کشور به چین می‌شود. نکته دیگری که حائز اهمیت است تلقی افکار عمومی از حضور چین می‌باشد. اقدام دولت در اعطای زمین به چینی‌ها و متعاقب آن اعتراض مردم در سال ۲۰۱۶، و درگیری بین کارگران قزاق و چینی در آکتوبه<sup>۱</sup> در سال ۲۰۱۲، درک عمومی از حضور اقتصادی چین را پیچیده کرد. ترسی که «ادغام چینی»<sup>۲</sup> یعنی چیره شدن فرهنگ و سیاست چین در منطقه نامیده می‌شود، با نارضایتی از استانداردهای ضعیف زندگی در منطقه افزایش یافته‌است.

---

1. Aktobe

2. Chinese Assimilation

جدول (۱): نظر مردم درباره تهدید چین

تعداد پاسخ دهندگان	درصد	جنسیت (%)		گروه سنی (%)						گروه قومی (%)		
		مرد	زن	۲۴-۱۸	۳۴-۲۵	۴۴-۳۵	۵۴-۴۵	۶۴-۵۵	بیشتر از ۶۵	قزاق	روس	سایر
۴۵۱	۲۰،۴	۲۰،۱	۲۰،۵	۱۸،۵	۱۸،۵	۲۰،۴	۲۲،۵	۲۱،۶	۲۲،۸	۲۳،۵	۱۳،۹	۱۴،۷
۹۹۸	۴۵،۰	۴۶،۱	۴۴،۱	۴۰،۷	۴۹،۴	۴۶،۲	۴۴،۸	۴۵،۹	۳۷،۴	۴۴،۶	۴۶،۶	۴۴،۸
۵۶۷	۲۵،۶	۲۵،۵	۲۵،۶	۳۱،۲	۲۴،۳	۲۴،۷	۲۳،۶	۲۳،۵	۲۷،۷	۲۴،۰	۲۶،۲	۳۲،۵
۲۰۰	۹،۰	۸،۲	۹،۸	۹،۶	۷،۸	۸،۸	۹،۰	۹،۰	۱۲،۱	۷،۹	۱۳،۳	۸،۰
۲۲۱۶	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

داده‌ها از نظرسنجی چهره به چهره (جدول ۱) که در ژوئیه سال ۲۰۱۷ توسط مؤسسه اقتصاد و سیاست جهانی انجام شده است در میان ۲۲۱۶ پاسخ دهندگان گرفته شده است (Carnegie, 2019). این نظرسنجی، جوامع شهری و روستایی را در هر ۱۴ استان و دو شهر بزرگ (آلماتی و نور-سلطان) در قزاقستان پوشش داده است. سوال این بود که تهدیدی از جانب چین علیه قزاقستان وجود دارد یا خیر که طبق داده‌های نظرسنجی حدود ۶۵ درصد از پاسخ دهندگان معتقدند که از جانب چین تهدید وجود دارد که حدود یک سوم آن معتقدند تهدید آشکار و بالقوه وجود دارد و دوسوم معتقدند در آینده تهدید بوجود می‌آید. حدود ۲۵ درصد فکر می‌کنند که از جانب چین، تهدیدی علیه قزاقستان وجود ندارد. تنها ۹ درصد پاسخی برای سوال نداشتند. این نظرسنجی و اتفاقاتی که در قزاقستان رخ داده است نشان می‌دهد که پیشرفت و نفوذ پکن باعث بیدار شدن چین‌هراسی شده، که به طور محسوس در میان نخبگان جوان ملی‌گرا دیده می‌شود. درگیری‌هایی میان کارگران محلی و چینی از اواخر سال‌های ۲۰۰۰ به وفور دیده می‌شود. وقتی قزاقستان سال ۲۰۱۷ قانونی تصویب کرد که طی آن خارجی‌ها می‌توانند زمین‌هایی را به مدت طولانی اجاره کنند، تظاهرکنندگان حضور چین را هدف گرفتند و به خیابان‌ها آمدند تا آنچه را که «بلعیدن زمین از سوی چینی‌ها» می‌نامیدند، مورد انتقاد قرار دهند. این لایحه در نهایت پس گرفته شد. ملی‌گرایان قزاق از این شکایت می‌کنند که کشورشان ممکن است در مدار چین قرار بگیرد.

### ۳-۶. تبدیل شدن به یک کشور ترانزیتی صرف و خطر بدهی خارجی

درباره روند تامین اعتبار پروژه‌ها از سوی بانک‌های چینی این تردید وجود دارد که اقدامات پکن به صورتی برنامه ریزی شده باشد که سایر کشورها را مقروض و بدهکار کند. به رغم انتقادهایی که به پکن در زمینه تبعات وام‌دهی به کشورها و بدهکارسازی آنها مطرح شده، توجیه مقام‌های چینی آن است که پکن با هزینه‌های خود زیرساخت‌هایی را برای کشورها ایجاد می‌کند که نیازمند آن هستند، بنابراین هر دو طرف از آن بهره‌مند می‌شوند و این یک ابتکار برد-برد است. مقام‌های چینی در روزهای ابتدایی بالا گرفتن انتقادات به روند وام‌دهی پکن به کشورهای در حال توسعه اعلام کردند که متعهد هستند تا در روند وام‌دهی، شرایط را به گونه‌ای تعیین نکنند که کشورها برای بازپرداخت آن دچار مشکلات حاد شوند. نکته‌ای که کارشناسان نسبت به آن هشدار داده‌اند بروز پدیده موسوم به «دیپلماسی تله‌وام» است که می‌تواند گریبان کشورهای در حال توسعه را بگیرد. اعطای وام‌های عظیم به کشورهای در حال توسعه ممکن است این کشورها را در درازمدت به چین وابسته کند. البته در مواردی که یک کشور بتواند استفاده بهینه‌ای از کمک‌های مالی کند، می‌تواند دیپلماسی تله‌وام را به یک فرصت برای رشد بدل کند. در واقع چین با استفاده از چالش‌های اقتصادی کشورهای منطقه، برای خود جای پای سیاسی و اقتصادی درست می‌کند. طبق تحلیل رسانه‌ها نکته اساسی برای موفقیت و محبوبیت این ابتکار آن است که بر موضوع توسعه تمرکز کرده است. براساس اطلاعات بانک ملی جمهوری قزاقستان، از اول ژوئیه ۲۰۱۷، میزان بدهی به چین نزدیک ۱۲ میلیارد دلار بوده است. وضع در سال ۲۰۱۹ بهتر شده است و میزان بدهی به ۱۱ میلیارد دلار کاهش یافته است (Nationalbank, 2017). البته نگرش دولت قزاقستان به روند بدهی قابل توجه است. وزیر دارایی جمهوری قزاقستان بیان داشت: «قزاقستان فقط ۱,۲ میلیارد دلار به چین بدهکار است، زیرا هیچ بدهی دولتی به چین نداریم، فقط بدهی تضمین شده<sup>۱</sup> داریم». و طبق ضوابط قزاقستان، بدهی تضمینی شامل بدهی‌های شرکت‌های ملی و حتی شهرداری‌ها به بانک‌ها و شرکت‌های چینی نمی‌شود. به طور کلی، بدهی عمومی قزاقستان حدود ۱۵۰ میلیارد دلار است، اما بدهی به چین از ۱۰ درصد

کل بدهی فراتر نمی‌رود (Tusupbekov, 2019).

با این حال، کشورهای منطقه درک می‌کنند که هدف چین مشارکت در فعالیت‌های خیرخواهانه نیست بلکه دارای اهداف ژئواستراتژیک روشنی نه تنها در رابطه با آسیای مرکزی، بلکه در سطح جهانی است. علاوه بر آن تجربه نشان داده است که چین آماده است تا پول خود را به صورت نامعمول پس بگیرد. به طور مثال سریلانکا به دلیل عدم توانایی در بازپرداخت وام، وادار گردید تا بندر هامبانتوتا را با اجاره بلندمدت به یک اپراتور چینی واگذار نماید. علاوه بر این، پیش شرط دریافت وام، از طریق بانک‌های چینی و استفاده از پیمانکاران شرکت‌های چینی است، همچنین بیشتر کارگران و متخصصان از خود چین آورده می‌شوند (Tusupbekov, 2019). بنابراین، نخبگان سیاسی کشور می‌دانند که وام‌های چینی نوعی راه حل و درمان مشکلات نیستند، بلکه حتی ممکن است مانند جعبه پاندورا باشد که اگر باز شود، بستن آن بعداً دشوار خواهد بود و دچار مشکلات متعدد سخت‌تری خواهند شد. نگرانی دیگر به این واقعیت مربوط می‌شود که مسیرهای کمربند-جاده در درجه اول به دنبال انتقال کالاهای چینی به مشتریان نهایی در اروپا هستند. در این میان نقش قزاقستان به دلیل اینکه بیشتر وابسته به صادرات منابع طبیعی است، می‌تواند محدود به یک کشور ترانزیتی برای محموله‌های چینی گردد. همچنین زیرساخت ابتکار یک کمربند یک جاده (BRI) تا چه میزان قادر است صادرات غیرمعدنی را افزایش دهد؟ آیا گزارش‌های داده شده در رابطه با افزایش ترانزیت، به مدرن‌سازی اقتصاد قزاقستان، که تا حد زیادی وابسته به نفت است، کمک می‌کند؟ علاوه بر این، چه کسی واقعاً از درآمد حمل و نقل سود می‌کند؟ شرکت‌های خط لوله دولتی قزاقستان، راه‌آهن دولتی یا دارندگان کانتینرهای دولتی؟ این‌ها سوالاتی است که با ابهام و تردید روبرو است. یکی از چالش‌های قزاقستان در عین حالی که فرصتی بزرگ برای آن است، بخش حمل و نقل و خدمات لجستیکی است. یکی از محرک‌های پویایی مثبت تولید ناخالص داخلی قزاقستان و سریع‌تر از اقتصاد در حال رشد است. اما مشکل این است که چه میزان از افزایش ترانزیت فقط به دلیل یارانه‌هایی است که دولت چین به حمل و نقل‌های خود می‌پردازد. اگر یارانه‌های چینی قطع شود یا اینکه سازمان تجارت جهانی از چین

بخاطر دادن یارانه صادراتی به تجارت خود که مستقیماً بر قیمت نهایی تأثیر می‌گذارد شکایت کند، چه اتفاقی خواهد افتاد؟ (Shakhanova, 2019). شرکت‌های حمل و نقل همچنین نگران دامپینگ کردن شرکت‌های روسیه، بلاروس و کشورهای بالتیک هستند که پس از بارگیری در قزاقستان، آماده حمل بار به قسمت اروپایی، صرفاً با گرفتن هزینه سوخت هستند.

#### ۴. نتیجه‌گیری

طرح کمربند-راه این فرصت را به قزاقستان می‌دهد تا بار دیگر به یک منطقه مهم و اساسی تجارت جهانی تبدیل شود. این کشور به دلیل برخورداری از منابع انرژی، همچنین موقعیت استراتژیک در قلب اوراسیا و اتصال چین به اروپا و خلیج فارس و برپایه زیرساخت‌های حمل و نقل مناسب یکی از مهمترین کشورها در ابتکار کمربند-راه است. چینی‌ها تمام تلاش خود را کرده‌اند که به شرکایشان بقبولانند این طرح هرگز برای آن‌ها نگرانی امنیتی و اقتصادی به همراه ندارد. در مقابل کشورهای منطقه دارای این نگرانی هستند که افزایش ظرفیت حمل‌ونقل بین چین و دیگر کشورهای منطقه منجر به افزایش تجارت نامتعادل شود. بیشتر کشورهای اطراف طرح، بیش از آنچه به چین صادر می‌کنند، دارای واردات از این کشور می‌باشند. در این میان قزاقستان برای ایجاد توازن بین صادرات و واردات ناچار به صادر کردن مواد خام به چین است و تلاش می‌کند با توجه به کاهش قیمت مواد خام، اقلام صادراتی خود را گسترش دهند. یکی از راه‌هایی که چین برای پایان بخشیدن به این نگرانی‌ها پیش گرفته است، پیوند دادن ساخت و سازهای پروژه‌های کمربند-راه، به سرمایه‌گذاری در صنایعی بوده که به طور بالقوه می‌توانستند اقلام بیشتری را به چین صادر کنند. قزاقستان به لحاظ سیاست خارجی و سیاست داخلی، در چارچوب رسیدن به برنامه‌های معین شده در سند «قزاقستان ۲۰۵۰» بدنال اقتصادی‌سازی سیاست خارجی خود به جهت جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی در کشور و همچنین پیوند دادن طرح ملی «راه روشن» به طرح چینی است. درصحنه بین‌المللی این کشور کوشیده از یک سو از ورود به روندهای متعارض ژئوپلیتیک احتراز نماید و از دیگر سو خود را به عنوان صحنه‌ای برای بازی‌های برد-برد و گسترش منافع مشترک با تعداد هرچه بیشتری از کشورها معرفی نماید؛ بنابراین این کشور برخلاف کشورهای دیگری که در نزدیکی آن قرار دارند، با موانع داخلی و



بین‌المللی برای نقش‌آفرینی در جاده ابریشم مواجهه نبوده است. در زمانی که کمربند-راه به عنوان یک طرح جدید معرفی شد، سیاست‌های کلان توسعه‌ای قزاقستان روشن بود و این کشور به سرعت اقدام به هماهنگی سیاست‌های مذکور با طرح ابریشم و یافتن نقاط اشتراک نمود. در چارچوب استراتژی کلان موسوم به «راه روشن»<sup>۱</sup>، این کشور موقعیت ژئواکونومیک خود را به عنوان هاب لجستیک و ترانزیت از یک سو و دارای مزیت‌های نسبی فراوان در زمینه موادخام و معادن تعریف کرده بود و بر این مبنا، حوزه‌های اولویت‌دار برای سرمایه‌گذاری چینی‌ها و همکاری با آنها به سرعت مشخص شد و بخش خصوصی و دولتی در این حوزه‌ها و در قالب بزرگتر کمربند-راه عملیاتی گردید. از دیگر سو با پیگیری روابط اقتصادی متوازن با کشورهای همسایه به‌ویژه چین و روسیه، همچنین پیگیری سیاست خارجی متوازن در قبال اتحادیه اروپا و حفظ روابط نزدیک با ایالات متحده تلاش نمود تا با بهره‌گیری از توازن قدرت بیرونی، استقلال خود را حفظ نماید. در این چارچوب بخش مهمی از پروژه‌هایی که دولت و بخش خصوصی قزاقستان در آن درگیر شده‌اند در حوزه حمل و نقل و لجستیک قرار دارد. با توجه به اینکه کوتاه‌ترین مسیرهای زمینی که آسیا و اروپا را به هم وصل می‌کند از قزاقستان عبور می‌کند، این کشور برای تحقق پتانسیل ترانزیت موجود، برنامه ملی راه روشن را اجرا نمود. عبور ۱۱ مسیر بین‌قاره‌ای - ۵ مسیر راه‌آهن و ۶ مسیر بزرگراهی - از قلمرو قزاقستان نقش لجستیکی مهم کشور را نشان می‌دهد. به بیان دیگر با اجرایی‌شدن ابتکار کمربند-راه بخشی از اهداف ژئواکونومیک این کشور برای تبدیل شدن به پل ترانزیتی بین اروپا و آسیا محقق شده است. از یک سو این کشور را از یک کشور محاط در خشکی به یک هاب ترانزیتی بدل می‌کند و از دیگر سو دسترسی آن به چین و اروپا به عنوان بزرگ‌ترین بازارهای جهان را تسهیل می‌نماید. در مجموع، این بزرگ‌ترین فرصتی است که قزاقستان از زمان به دست آوردن استقلال داشته است. بزرگ‌ترین ذینفعان در کشور، شرکت‌های ملی هستند که باید آمادگی خود را برای پشتیبانی از حجم عظیم ترانزیت از طریق کشور طی سال‌های آینده تضمین کنند. آن‌ها باید اهمیت ابتکار چینی را درک

کنند و توجه لازم را به آن نشان دهند. این بدان معناست که در آینده نزدیک تغییرات مهمی لازم است.

#### **۵. قدردانی**

نویسندگان این پژوهش از مسئولان و داوران گرامی فصلنامه بین‌المللی ژئوپلیتیک که با ارزیابی و داوری دقیق خود به بهبود کیفی این پژوهش کمک نمودند، تشکر و قدردانی به عمل می‌آورند.

## References

1. Akorda, (2019). Сегодня Президент Казахстана Нурсултан Назарбаев и Председатель Китайской Народной Республики Си Цзиньпин посетили «Назарбаев Университет», [Today President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev and Chairman of the People's Republic of China Xi Jinping visited Nazarbayev University], available at: [http://www.akorda.kz/ru/events/international\\_community/foreign\\_visits/segodnya-prezident-kazahstana-nursultan-nazarbaev-i-predsedatel-kitaiskoi-narodnoi-respubliki-si-czinpin-posetili-na-zarbaev-universitet](http://www.akorda.kz/ru/events/international_community/foreign_visits/segodnya-prezident-kazahstana-nursultan-nazarbaev-i-predsedatel-kitaiskoi-narodnoi-respubliki-si-czinpin-posetili-na-zarbaev-universitet).
2. Amirahmadiyan, B; Salehi Dolatabad, R (2017). “China's New Silk Road Initiative (Aims, obstacles and challenges)”, *Studies of International Relations Journal*, Volume 9, Issue 36, pp. 1-42. **[In Persian]**
3. Asgarkhani, A.; Ghahramani, M.; Ghaderi Hajat, M. (2019). “Goe-economic Analysis of China's Foreign Policy”, *Geopolitics Quarterly*, 14(52), 209-233.
4. Astanatimes (2020). US Secretary of State Pompeo reaffirms strategic partnership during trip to Kazakh capital, available at: <https://astanatimes.com/2020/02/us-secretary-of-state-pompeo-reaffirms-strategic-partnership-during-trip-to-kazakh-capital>, 2020/02/03.
5. Bitabarova, A.G. (2019). “Unpacking Sino-Central Asian engagement along the New Silk Road: a case study of Kazakhstan”, *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 7:2, pp. 149-173, Published online: 13 Jan 2019. DOI:10.1080/24761028.2018.1553226.
6. Carnegie (2019). “Kazakhs Wary of Chinese Embrace as BRI Gathers Steam”, available at: <https://carnegieendowment.org/2019/02/28/kazakhs-wary-of-chinese-embrace-as-bri-gathers-steam-pub-78545>, 2019/02/28.
7. Deputy of Economic Diplomacy Ministry of Foreign Affairs (2019). “Port of Aktau; Eurasian Entrance Gate”, available at: <https://economic.mfa.ir/portal/newsview/544025>, 1398/07/18. **[In Persian]**
8. Global Times (2019). “China and Kazakhstan to embrace new stage of ties”, *GlobalTimes*, Published: See: <http://www.globaltimes.cn/content/1143800.shtml>. 2019/3/28.
9. Irna (2019). “The US Congress passed a law against China”, available at: <https://www.irna.ir/news/83579931>, 1398/09/13. **[In Persian]**
10. Kassenova, N. (2017). “China’s Silk Road and Kazakhstan’s Bright Path: Linking Dreams of Prosperity.” *Asia Policy* 24: pp. 110–116. doi:10.1353/asp.2017.0028.
11. Kavyanirad, M.; GHanbarlo, A.; Delalat, M. (2017). “The Impact of Pacific-oriented Approach of the United States on Security of South West Asia; With Emphasis on National Security of Iran”, *Geopolitics Quarterly*, 13(45), 31-72. **[In Persian]**
12. Kaztransgas (2017). “АО «КазТрансГаз» начал экспортировать газ в Китай”,

- [KazTransGas JSC started exporting gas to China], see: <https://kaztransgas.kz/index.php/ru/press-tsentr/publikatsii/1357-ao-kaztransgaz-nachal-eksportirovat-gaz-v-kitaj>, 2017/10/16.
13. Kommersant News Paper (2013). “Нефть займы”, [Oil on loan], see: <https://www.kommersant.ru/doc/2266624>, 2013/08/30.
  14. Kz.china-embassy (2018). Объем поставок нефти по трубопроводу Казахстан-Китай побил новый рекорд, [The volume of oil supplies via the Kazakhstan-China pipeline has broken a new record], see: <http://kz.china-embassy.org/rus/sgxx/sgdt/t1534088.htm>, 2018/02/11.
  15. Masroor, M.; khani, M. (2018). “Geopolitical Rearrangement in the South China Sea”, *Geopolitics Quarterly*, 14(50), 168-196. **[In Persian]**
  16. MFA (2014). “The concept of foreign policy of the Republic of Kazakhstan for 2014-2020”, available at: <http://www.mfa.kz/ru/content-view/kontseptsiya-vneshnoj-politiki-rk-na-2014-2020-gg>.
  17. Nationalbank (2017). Kazakhstan's debt to China, available at: <https://nationalbank.kz>.
  18. NDRC (2015). “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”, State Council, Beijing, 2015, see: [https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease\\_8232/201503/t20150330\\_1193900.html](https://en.ndrc.gov.cn/newsrelease_8232/201503/t20150330_1193900.html), 2015/03/28.
  19. PWC (2017). “Казахстан и Новый шёлковый путь”, [Kazakhstan and New Silk Road], see: <https://www.pwc.kz/ru/publications/publications-new/silk-way-publication.html>.
  20. Rasooli, E. (2019). “A Comparative Study of China and Iran in the National Security Strategy of the United States of America”, *Geopolitics Quarterly*, 14(52), 188-208.
  21. Shakhanova, G (2019). “Central Asia and the Belt and Road Initiative: Inside-Out Reflections and Restrained Optimism from Kazakhstan”, available at: <https://ceias.eu/central-asia-and-the-belt-and-road-initiative-inside-out-reflections-and-restrained-optimism-from-kazakhstan/>, 2019/06/10.
  22. Shamiri Shekofti, A.; Shahandeh, B.; Soltaninejad, A.; Eslami, M. (2018). “Explanation of the Position of Smart Power in China's Foreign Policy”, *Geopolitics Quarterly*, 14(51), 31-62. **[In Persian]**
  23. Shariatinia, M (2014). “China’s Presence in the Central Asia Region”, *Central Asia and The Caucasus Journal*, 18(77), 132-150. **[In Persian]**
  24. Tasnim News Agency (2020). “Increased military rivalry between Russia and China in Central Asia”, available: <https://tn.ai/2294524>. **[In Persian]**
  25. Tasnim News Agency (2020). “United States and Kazakhstan; Geopolitical investments”, available at: <https://tn.ai/2204350>. **[In Persian]**
  26. Tishehyar, M.; Touiserkani, M. (2017). Geopolitics of American and Chinese Silk Road Narratives in Central Asia. *Central Asia and The Caucasus Journal*,

23(99), 1-25. **[In Persian]**

27. Tusupbekov, A (2019). “Казахстан должен Китаю \$11 млрд. но не находится в «красной зоне»”, [Kazakhstan owes China \$ 11 billion, but is not in the "red zone"], see: <https://kazvedomosti.kz/article/kazahstan-dolzhen-kitayu-11-mlrd-no-ne-nahoditsya-v-krasnoj-zone/>. 2019/11/24.
28. U.S. Department of State (2020). Secretary Pompeo’s Visit to Kazakhstan, (2020), available at: <https://www.state.gov/secretary-pompeos-visit-to-kazakhstan/>, 2020/02/01.
29. Zimmerman, T. (2015). “The New Silk Roads: China, the U.S., and the Future of Central Asia”, Center on International Cooperation, New York University, available at: [www.business-standard.com](http://www.business-standard.com).