

научная статья
УДК: 327
DOI: 10.48612/rg/RGW.26.3.5

Экономические отношения Китая и Казахстана в рамках стратегии «Один пояс – один путь» (проблемы и перспективы)

Лу Фэн ✉

Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого,
Санкт-Петербург, Россия
✉ boker809260921@gmail.com

***Аннотация.** Исследование направлено на представление характеристики вопроса влияния и перспектив отношений Китая и Казахстана в рамках концепции «Один пояс – один путь». Автором рассмотрены вопросы истории возникновения и развития проекта «Шелкового пути», представлены структурные элементы концепции «Один пояс – один путь» и перспективы ее развития, предложена оценка влияния транснационального экономического пояса на экономику Казахстана. При решении поставленных задач в работе используются следующие методы: исторический анализ, сравнительный анализ, методы анализа и синтеза. В ходе исследования раскрыты проблемы и перспективы развития концепции «Один пояс – один путь». Проведенные исследования представляют актуальные данные и анализ конкретных экономических и социальных последствий реализации инициативы в Казахстане в сочетании с иными геополитическими проектами и стратегиями в регионе, характеризуют правовые и институциональные рамки, связанные с реализацией инициативы, а также фокусируются на влиянии инициативы на устойчивое развитие и окружающую среду в регионе Западной и Центральной Азии. Исследования способствуют более глубокому пониманию влияния и содействуют разработке стратегических рекомендаций для развития экономики Казахстана.*

Ключевые слова: инициатива «Один пояс – один путь»; Китай; Казахстан; экономика; геополитика; логистические решения

Для цитирования: Лу Фэн. Экономические отношения Китая и Казахстана в рамках стратегии «Один пояс – один путь» (проблемы и перспективы) // Россия в глобальном мире. 2023. Т. 26. Вып. 3. С. 58–77. DOI: 10.48612/rg/RGW.26.3.5

© Лу Фэн, 2023. Издатель: Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого.

research article
UDC: 327
DOI: 10.48612/rg/RGW.26.3.5

Economic Relations between China and Kazakhstan as Part of the Strategy "One Belt – one Road" (Problems and Prospects)

Lu Feng ✉

Peter the Great Saint Petersburg Polytechnic University, Saint Petersburg, Russia
✉ boker809260921@gmail.com

Abstract. *The study is aimed at presenting the characteristics of the issue of influence and prospects of relations between China and Kazakhstan within the framework of the concept of "One Belt – One Road". The author examined the history of the emergence and development of the Silk Road project, presented the structural elements of the One Belt – One Road concept and the prospects for its development, and proposed an assessment of the impact of the transnational economic belt on the economy of Kazakhstan. When solving the tasks set, the following methods are used in the work: historical analysis, comparative analysis, and methods of analysis and synthesis. In the course of the study, to reveal the problems and prospects for the development of the concept of "One Belt – One Road". The conducted studies provide up-to-date data and analysis of the specific economic and social consequences of the implementation of the initiative in Kazakhstan in combination with other geopolitical projects and strategies in the region, characterize the legal and institutional framework associated with the implementation of the initiative, and also focus on the impact of the initiative on sustainable development and the environment in the region of Western and Central Asia. Research contributes to a deeper understanding of the impact and contributes to the development of strategic recommendations for the development of the economy of Kazakhstan.*

Keywords: Initiation "One belt – one road"; China; Kazakhstan; economy; geopolitics; logistic solutions

For citation: Lu Feng. Economic Relations between China and Kazakhstan as Part of the Strategy "One Belt – One Road" (Problems and Prospects). *Russia in the Global World*. 2023. Vol. 26. Iss. 3. P. 58–77. DOI: 10.48612/rg/RGW.26.3.5

© Lu Feng, 2023. Published by Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University.

Введение

Реализация новой внешнеполитической стратегии «Один пояс – один путь» укрепила торговые обмены между странами, расположенными вдоль маршрута, и оказала благоприятное влияние на финансовые, транспортные и политические аспекты. В будущем процессе развития Китая также необходимо воспользоваться возможностями, открывшимися благодаря стратегии «Один пояс – один путь», увеличить научно-техническую составляющую внешнеторговой продукции и изменить режим экономического развития, чтобы способствовать устойчивому развитию страны на этой основе.

Из-за последствий финансового кризиса в Соединенных Штатах мировая экономика постепенно вступила в стадию перестройки, а восстановление экономики и развитие некоторых развитых западных стран протекают медленно. Процесс развития стран с формирующейся

экономикой постепенно замедляется, и темпы экономического роста Китая также снижаются, вступая в новую экономическую норму.

В соответствии с новой нормой экономического развития Китая, внешняя торговля также вошла в стадию стабильного роста и качества. Чтобы улучшить пассивное положение Китая в мировой экономике, страна должна была взять на себя инициативу по созданию и продвижению интеграционных программ для азиатской региональной экономики. Исходя из стремления к достижению прогресса в обеспечении стабильности, китайское правительство предложило стратегию «Один пояс – один путь». Стратегия соединяет Азиатско-Тихоокеанский регион с крупнейшей экономической системой в мировой экономике, открывая больше возможностей для экономического роста стран Евразии, что повлияло на экономические регионы Восточной Азии, Западной Азии и Южной Азии. Стратегия «Один пояс – один путь» является для Китая моделью формирования регионального сотрудничества, важной стратегией для Китая по углублению своей открытости.

В рамках постепенного продвижения инициативы «Один пояс – один путь» внешняя торговля Китая также вступила в новый период развития, что расширило внешнеторговую сеть страны и оказала определенное влияние на структуру внешней торговли страны.

В рамках реализации и продвижения стратегии «Один пояс – один путь», благодаря взаимной торговле между КНР, другими странами и регионами, экономическая открытость страны была направлена на развитие в лучшем и более быстром направлении.

Теоретико-методологическую основу исследования составили концепции и положения, изложенные в монографиях и периодической научной экономической литературе; результаты исследований ученых в области экономики и других отраслей знаний. Надеж Роллан, Юкон Хуанг и Эндрю Смолл¹ являются экспертами и исследователями, которые изучили воздействие и улучшения инициативы «Один пояс – один путь»

¹ Надеж Роллан. Влияние Китая в странах Восточной Европы и Южного Кавказа. [эл. доступ]. URL: https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/vliyanie_kitaya_v_stranah_vostochnoy_evropy_i_yuzhnogo_kavkaza.pdf (дата обращения: 05.07.2023); Юкон Хуанг (Yukon Huang) Chinese-American economist. [сайт]. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Yukon_Huang (дата обращения: 05.07.2023); Эндрю Смолл // Валдай. Международный дискуссионный клуб: [сайт]. URL: <https://ru.valdaiclub.com/about/experts/15030/> (дата обращения: 05.07.2023).

на экономику Западной Азии. Андрей Казанцев, Алексей Маслов, Владимир Попов, Михаил Чекалин и Александр Лукашевич – российские ученые, проводившие исследования влияния и развития инициативы «Один пояс – один путь» на экономику Западной Азии.

В исследовании использованы общенаучные и специальные методы: методы логико-теоретического обобщения и сравнения (для определения составляющих элементов эффективности функционирования торговых предприятий, характера их взаимосвязи и формулирования концепции экономических показателей внешнеторгового предприятия); дедуктивный метод (для детализации и систематизации факторов внешней среды); системный подход (с целью разработки структурной модели комплексной оценки экономических показателей); метод экспертных оценок.

Исследования составили официальные данные международных экономических организаций, статистические и аналитические материалы зарубежных стран, России, Китая, периодические издания, монографии, научные статьи и доклады, материалы научно-практических конференций и семинаров, информационные ресурсы Интернет.

Материалы и их обсуждение

Инициатива «Один пояс – один путь».

Глобальный внешнеполитический проект Китая

Корни идеи «Один пояс – один путь» уходят в идеологию исторически сложившейся древней системы Шелковый путь, который представлял собой сеть торговых путей, связывающих Китай с остальным миром [1]. В 2013 г. президент Китая Си Цзиньпин предложил восстановить Шелковый путь, на основе разработанной инициативы «Один пояс – один путь», чтобы установить связь между Китаем, Центральной и Передней Азией, Европой и Африкой. Шелковый путь сыграл существенную роль в развитии экономики и культуры регионов, которые он соединял.

Инициатива «Один пояс – один путь», включает в себя две основные составляющие: Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI в. Экономический пояс Шелкового пути представляет собой сеть транспортных и инфраструктурных проектов, связывающих Китай с Европой через Среднюю Азию и Ближний Восток. Он включает в

себя строительство железных дорог, автомагистралей, трубопроводов и других инфраструктурных проектов, призванных улучшить связь и облегчить поток товаров, услуг и людей в регионах, охваченных инициативой.

Морской Шелковый путь XXI в. обеспечивает связь Китая с Юго-Восточной Азией, Южной Азией и Африкой, представляет собой сеть портов и другой инфраструктуры, которая соединяет Китай с Юго-Восточной Азией, Южной Азией и Африкой. Он включает в себя строительство портов, судоходных путей и др., предназначенных для улучшения связи и облегчения потока товаров, услуг и людей в регионах.

Инициатива «Один пояс – один путь» была вызвана стремлением Китая содействовать экономической интеграции и сотрудничеству в Азии, Европе и Африке. Китай рассматривает эту инициативу как средство расширения своих рынков, диверсификации торговых отношений и содействия экономическому развитию в регионах, охваченных инициативой.

Например, Китай инвестировал в строительство высокоскоростной железной дороги в Индонезии, порта в Шри-Ланке, газопровода в Центральной Азии [2]. Эти проекты помогли создать рабочие места, стимулировать экономический рост и повысить уровень жизни в странах, где они были реализованы. С момента своего запуска в 2013 г. инициатива «Один пояс – один путь» привела к значительным инвестициям в инфраструктурные проекты по всему миру. Инициативу поддержал ряд стран и международных организаций, в том числе Организация Объединённых Наций (ООН), Всемирный банк и Азиатский банк инфраструктурных инвестиций [3].

Однако инициатива «Один пояс – один путь» также столкнулась с критикой и опасениями со стороны некоторых стран, особенно в отношении таких вопросов, как устойчивость долга, воздействие на окружающую среду и геополитические последствия. Критики утверждают, что эта инициатива может привести к «долговой ловушке» для развивающихся стран, которые не в состоянии погасить кредиты, взятые для финансирования инфраструктурных проектов. Другие утверждают, что эта инициатива может привести к большему влиянию и контролю Китая над регионами, на которые распространяется инициатива.

Несмотря на эту критику, Китай по-прежнему активно поддерживает проект «Один пояс – один путь» и рассматривает его как ключевую часть своей внешней политики и стратегии экономического развития. Поскольку Китай продолжает инвестировать в инфраструктурные проекты по всему миру, инициатива «Один пояс – один путь», вероятно, останется главной силой в формировании глобального экономического ландшафта в ближайшие годы.

*Роль Казахстана в реализации международных
транспортных коридоров в Евразии*

В июне 2017 г. был подписан документ о создании быстрого трансграничного железнодорожного сообщения между Китаем, Россией и Европой, известного как проект "Евразия". План включал строительство 6,7 тысяч километров новых железных дорог общей протяженностью 9 тысяч километров. По прогнозам экспертов, к 2030 г. пассажирский объем на маршруте "Евразия" может достичь 58 миллионов человек, а к 2050 г. – 90 миллионов человек. Ожидается, что грузопоток достигнет 15 миллионов тонн к 2050 г. [4; 5; 6].

Россия является транзитным государством и получает доходы от транзита, также она является ключевым партнером в проекте [7]. Почти половина протяженности Северного коридора Шелкового пути (49%) принадлежит Евразийскому экономическому союзу (ЕАЭС), в который входят Россия, Казахстан и Беларусь.

Россия, благодаря своему географическому положению, контролирует транспортно-экономические связи в северной части Евразии, в то время как Китай контролирует южную часть. Казахстан активно работает над диверсификацией транзитных коридоров для экспорта своей продукции на мировые рынки, не стремясь изолироваться от России. Он уже строит инфраструктуру, включая дороги, железнодорожные линии и переходы на границе с Китаем [8–11].

Власти Казахстана также наращивают усилия по ускорению прохождения товаров через таможенные посты и снижению административных барьеров. Казахстан, будучи страной с небольшим населением, самостоятельно развивает свою инфраструктуру и направляет усилия на снижение затрат, связанных с ее поддержкой.

Актауский международный морской торговый порт играет важную роль в реализации проекта и связи с ЕАЭС, обслуживая экспортно-импортные операции для Уральского и Сибирского регионов. Транспортный коридор ТРАСЕКА², проходящий через этот порт, обеспечивает грузопотоки между Западной и Центральной Европой с одной стороны и Центральной и Юго-Восточной Азией с другой. Создание ЕАЭС частично решило проблему обхода России с юга, так как теперь грузопотоки проходят через единую таможенную территорию с Россией. Однако возникает вопрос о развитии "Восточного луча" или Международного транспортного коридора "Великий мост" в Казахстане [8; 9; 12; 13].

Казахстан особенно заинтересован в строительстве судоходного канала. В начале 2000-х годов грузоперевозки через порт Актау составляли около 12 миллионов тонн ежегодно, большую часть которых составляла нефть. Однако из-за различных факторов объем перевозок наливных и нефтеналивных грузов в Актау резко сократился, примерно на 1 миллион тонн грузов в год. В 2017 г. Каспийский мультимодальный хаб, включающий порты Курык и Актау, обработал 5,5 миллионов тонн грузов, из которых 1,5 миллиона тонн приходилось на порт Курык [14].

Еще одним значимым проектом является строительство международного транзитного автомобильного коридора "Западная Европа – Западный Китай". Планируется, что в 2017 г. по этому маршруту будет открыто движение, охватывающее такие города, как Ляньюньган, Чжэнчжоу, Ланьчжоу, Урумчи, Хоргос, Алматы, Кызылорда, Актобе, Оренбург, Казань, Нижний Новгород. Общая протяженность этого коридора составит около 8,5 тысяч километров, из которых 2493 километра проходят по территории России, 2787 километров – по Казахстану и 3425 километров – по Китаю. Китай уже завершил свою часть проекта, а Казахстан практически завершил свою работу. Этот коридор является самым коротким автомобильным маршрутом из Китая в Европу и имеет большое значение для увеличения транзитного потенциала всей Евразии.

² ТРАСЕКА (аббревиатура от англ. Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia, TRACECA) – программа международного сотрудничества между Европейским союзом и странами-партнёрами по организации транспортного коридора «Европа – Кавказ – Азия». В организационном плане ТРАСЕКА представляет собой межправительственную комиссию.

Государства-члены Евразийский экономический союз (ЕАЭС) планируют объявить его основным совместным инфраструктурным проектом [14].

Участие Казахстана в проектах «Один пояс – один путь» и связь с ЕАЭС обещают значительные выгоды. Они предоставляют отличные возможности для развития регионов и создания рабочих мест. Кроме того, они способствуют диверсификации транспортных маршрутов для казахстанских товаров и ресурсов, а также увеличению доходов государственного бюджета через взимание специальных транзитных тарифов. Кроме того, это способствует развитию инфраструктуры, включая транспортную систему, электроснабжение и телекоммуникации [10]. Однако, следует обозначить проблемы, связанные с тем, что финансирование проекта Экономического пояса Шелкового пути (далее ЭПШП) может быть сокращено, что создает риски для Казахстана [11; 12; 13].

Современное состояние сотрудничества между Китаем и Казахстаном

Дипломатические отношения между Республикой Казахстан и Китайской Народной Республикой были установлены 3 января 1992 г. В настоящее время Ш. Нурышев занимает должность Посла РК в КНР, начиная с апреля 2022 г., а Чжан Сяо является Послом КНР в РК с августа 2018 г [1].

В политическом сотрудничестве между двумя странами особую роль играют Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве от 23 декабря 2002 г. и Совместная декларация об установлении и развитии стратегического партнерства от 4 июля 2005 г. Взаимодействие на высшем уровне, включая диалог между главами государств, способствует укреплению долгосрочного сотрудничества.

В сфере торгово-экономического сотрудничества наблюдается положительная динамика роста двустороннего товарооборота между Казахстаном и Китаем (см. табл. 1). В 2021 г. объем двусторонней торговли составил 18,2 млрд. долларов, причем Китай является одним из крупнейших внешнеторговых партнеров Казахстана с долей в общем товарообороте страны, составляющей 24,1% [15]. Казахстан экспортирует минеральные продукты, металлы и продукцию химической

промышленности, а импортирует машины, оборудование, транспортные средства, приборы, аппараты, продукцию химической промышленности и металлы.

Китай также является одним из ведущих иностранных инвесторов в Казахстане, занимая 4-е место по объему привлеченных иностранных инвестиций. Для развития торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества между двумя странами создан Казахстанско-китайский Комитет по сотрудничеству и Казахстанско-китайский Деловой совет.

Важным фактором в развитии экономических связей является сопряжение новой экономической политики Казахстана "Нурлы Жол" с инициативой Китая «Один пояс – один путь».

В настоящее время перевозка грузов между Казахстаном и Китаем осуществляется через пограничные переходы "Достык–Алашанькоу" и "Алтынколь–Хоргос" для железнодорожного транспорта, а также через пункты пропуска казахстанско-китайской границы, такие как "Достык–Алашанькоу", "Нур Жолы–Хоргос", "Кольжат–Дулаты", "Бахты–Покиту" и "Майкапчагай–Зимунай" для автомобильных перевозок.

Таблица 1.

Товарооборот Казахстана и Китая за 2022 г [15].

	2022/12	2021/12	Рост за год	Доля в структуре товарооборота РК
Всего	24,1	18,0	34,1%	18,0%
Экспорт	13,2	9,8	34,7%	15,6%
Импорт	11,0	8,2	33,5%	21,9%

Сотрудничество регулируется обширной договорно-правовой базой, включающей более 250 межправительственных и межведомственных соглашений в различных областях. Среди ключевых политических документов стоит отметить Совместную Декларацию об основах дружественных взаимоотношений между Казахстаном и Китаем (1993 г.), Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве (2002 г.), Стратегию Сотрудничества в XXI в. (2006 г.) и Совместное Заявление (2019 г.)

Китай является главным получателем экспорта из Казахстана в нескольких ключевых категориях. Наиболее значимыми экспортными

товарами являются сырая нефть и нефтепродукты, которые составляют 4,1 млрд долларов и увеличились в 2,2 раза по сравнению с предыдущим годом. Вторым важным товаром является рафинированная медь и медные сплавы, общей стоимостью 2,3 млрд долларов, что означает рост на 15,2%. Кроме того, Казахстан экспортирует в Китай природный газ на сумму 1,2 млрд долларов, что является увеличением на 13,6% [16].

Среди основных товарных групп, экспортируемых из Казахстана в Китай, также присутствуют продукты неорганической химии и ферросплавы. Одновременно Казахстан является активным импортером из Китая, при этом лидирующую позицию среди импортируемых товаров занимают телефоны и смартфоны на сумму 910,7 млн долларов, что составляет увеличение на 29,6% по сравнению с предыдущим годом. Кроме того, важными товарами в импорте из Китая в Казахстан являются вычислительные машины, одежда, шины и автозапчасти [15].

Китайские предприниматели активно инвестируют в экономику Казахстана, и общие обязательства китайских инвесторов относительно казахстанских резидентов составляют 13,4 млрд долларов по состоянию на сентябрь 2022 г. Этот показатель остается стабильным на протяжении длительного времени.

Основная часть инвестиций китайских предпринимателей направлена в секторы транспорта и складирования, которые привлекли вложения на сумму 2,9 млрд долларов (рис. 1). Также значительные объемы инвестиций приходят в обрабатывающую промышленность, где вложено 2,7 млрд долларов, и в строительство, где инвестиции достигают 2 млрд долларов [1; 4].



Рис 1. Обязательства резидентов Казахстана перед инвесторами из Китая [15]

В течение января–сентября 2022 года прямые китайские инвестиции в Казахстан составили почти 1 млрд долларов, а за три квартала 2021 года этот показатель достигал 1,5 млрд долларов (рис. 2).



Рис. 2. Валовой приток прямых иностранных инвестиций в РК из Китая [15]

Весной была проведена встреча премьер-министра Казахстана Алихана Смаилова и посла Китая в Казахстане Чжан Сяо. Они обсудили широкий спектр вопросов в области торговли, инвестиций, промышленности, энергетики, сельского хозяйства, транспорта, логистики, цифровых технологий, использования границы, и других сфер сотрудничества между двумя странами. Премьер-министр отметил, что Китай является одним из крупнейших торговых партнеров и одной из пяти стран, инвестирующих в экономику Казахстана. Он также подчеркнул готовность правительства активно работать над достижением цели увеличения взаимной торговли до 35 млрд долларов к 2030 году, установленной главами двух стран.

В культурно-гуманитарной сфере взаимодействие между Казахстаном и Китаем координируется Подкомитетом по культурно-гуманитарному сотрудничеству Казахстана и Китая. В течение времени, прошедшего с установления дипломатических отношений между двумя странами, было издано более 10 книг Президента Казахстана Касыма-Жомарта Токаева на китайском языке, включая работы, такие как "Свет и Тень" и "Дипломатическая стратегия Центральной Азии". Кроме того, на основе китайских архивных материалов и летописей были изданы книги, такие как "Древняя Страна Усуней" (2005 г.) и "Великий Тюркский Каганат" (2007 г.). Также были выпущены два тома сборника факсимильных копий документов, касающихся казахско-китайских отношений в период династии Цин (1644–1911 гг.) [17; 18].

Несмотря на геополитические кризисы, пандемию коронавируса, которые затронули обе страны, отношения Казахстана с Китаем будут расширяться и укрепляться. В планах возобновить работу Китайско-казахстанского международного центра приграничного сотрудничества (МЦПС) "Хоргос", открыть третий железнодорожный переход в районе пункта пропуска "Бахты–Покиту", развивать Транскаспийский международный транспортный маршрут, строить крупные автомагистрали и создавать новые производства в машиностроении. Также ожидается скорое возобновление авиасообщения между Астаной и Пекином с частотой три рейса в неделю и упрощение процедур для путешествий граждан.

Посол КНР в РК Чжан Сяо выразил заинтересованность китайской стороны в импорте сельхозпродукции из Казахстана, увеличении объёмов железнодорожных перевозок, укреплении межрегионального взаимодействия и партнёрства в IT-секторе. По его словам, в настоящее время казахстанским компаниям оказывается активное содействие в выходе на крупные китайские торговые платформы и рынок КНР в целом.

Вызовы и угрозы реализации проектов в Казахстане

Однако есть вызовы и угрозы, связанные с реализацией этих проектов в Казахстане и других странах Центральной Азии. Важно учитывать ментальные и культурные различия между Китаем и странами Центральной Азии. Китай в настоящее время предоставляет экономическую поддержку и кредитование, но не является консолидирующей силой для всего региона. Также необходимо обеспечить взаимную выгоду и справедливость в концепции проектов, чтобы избежать опасений относительно "китайской экспансии".

Казахстан сталкивается с рядом вызовов и угроз в связи с реализацией проекта Экономического пояса Шелкового пути (далее – ЭПШП) и его влиянием на регион Центральной Азии. Один из вызовов связан с увеличением потока трудовой миграции из Китая, которое может возникнуть вследствие переноса избыточных производственных мощностей в Казахстан. Это может вызвать проблемы и антикитайские настроения в Казахстане и других странах региона.

Другой вызов заключается в возможности создания зоны свободной торговли Китая в Центральной Азии, что может противоречить интересам России и Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Казахстан, как член ЕАЭС, должен стремиться к гармонизации этих интересов.

Реализация проектов по ЭПШП может вызвать антикитайские настроения в Казахстане и других странах региона, особенно в связи с выводом китайских производственных мощностей и освоением сельскохозяйственных угодий.

Проблемы, связанные с развитием Китая, представляют еще один вызов. В случае экономического спада в Китае финансирование проекта Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) может быть сокращено, что создает риски для Казахстана, рассчитывающего на эти инвестиции.

Кроме того, существует потенциальная конкуренция между Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и ЭПШП. Взаимодействие между этими проектами пока недостаточно разработано, и конкурентоспособность ЭПШП превышает уровень ЕАЭС. Требуется ясная концептуальная база для ЕАЭС.

Решение всех этих вызовов и угроз требует внимательного обсуждения и учета интересов компаний и стран региона в целях достижения взаимовыгодного сотрудничества.

Реализация проекта Экономического пояса Шелкового пути открывает новое геоэкономическое и геополитическое пространство в Евразии, где Казахстан может играть важную роль. Благодаря своему геополитическому положению, Казахстан может стать ключевым транзитным пунктом для транспортировки китайских товаров как в страны ЕАЭС, так и в соседние регионы, включая Среднюю Азию, Кавказ, Турцию и Иран.

Китай является важным торговым партнером Казахстана, и двусторонние связи между этими странами стабильны. Проект ЭПШП соответствует стратегии Казахстана по развитию инфраструктуры и индустриализации. В совокупности, эти инициативы могут оказать синергетический эффект на экономическое развитие Казахстана, что особенно важно в условиях снижения мировых цен на нефть.

Реализация проекта Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) предоставляет Казахстану ряд преимуществ и связей с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС). Во-первых, это обеспечивает доступ к морским портам, которые являются частью проекта ЭПШП. Во-вторых, это позволяет ускорить и снизить затраты на доставку казахстанских товаров на мировые рынки. В-третьих, проект способствует увеличению объема внешней и взаимной торговли со странами-участницами. В-четвертых, он способствует модернизации экономики и инфраструктуры Казахстана. Китайская инициатива помогает региону преодолеть транспортную изоляцию, сокращая затраты и количество транзитных стран для транспортировки ресурсов Центральной Азии к потребителям.

Следует заметить, что в отношениях между Казахстаном и Китаем существуют определенные проблемы. Несмотря на динамичное развитие

экономических связей, объем двусторонней торговли за последние годы сократился вдвое. Это объясняется социально-экономическими проблемами, снижением покупательной способности казахстанцев и уменьшением производства товаров, экспортируемых в Китай. Китай остается крупнейшим торговым партнером Казахстана, но проблема заключается в доминировании китайских товаров на казахстанских рынках.

Важным вопросом является согласованность планов Китая и Казахстана в контексте реиндустриализации в рамках Евразийского экономического союза. Также необходимо найти способы расширения экономического сотрудничества с Китаем без конфликтов с Россией, которая также имеет интересы в связи проекта ЭПШП с инициативой "Нурлы жол".

Третий аспект связан с готовностью Казахстана реализовать данную программу с учетом наличия необходимых человеческих и технологических ресурсов. Казахстану не хватает ресурсов и квалифицированной рабочей силы для такого производства, а также недостаточно знаний и технологий. Эти аспекты требуют внимательного рассмотрения и разработки соответствующих стратегий.

На данный момент конкретные проекты в этой сфере еще не согласованы, и информации о них пока нет. Однако можно предположить, что они будут приоритетными направлениями, определенными Китаем в своем 13-летнем плане и представляющими интерес для Казахстана. Основным вопросом является наличие достаточного человеческого потенциала для будущих предприятий.

Дискуссия

Выводы указывают на ряд важных аспектов и проблем, связанных с реализацией проекта "Экономический пояс Шелкового пути" и инициативы "Нурлы жол" между Китаем и Казахстаном:

Преимущества для Казахстана: Реализация проекта ЭПШП предоставляет Казахстану ряд значительных преимуществ, таких как доступ к морским портам, сокращение затрат на доставку товаров на мировые рынки, увеличение объема торговли со странами-участницами и

модернизация экономики и инфраструктуры. Это может способствовать развитию региона и привлечению инвестиций.

Проблемы с двусторонними отношениями: однако существуют некоторые проблемы в отношениях между Казахстаном и Китаем. Объем двусторонней торговли сократился в последние годы, что связано с социально-экономическими проблемами и доминированием китайских товаров на казахстанских рынках. Эти проблемы требуют внимания и поиска решений для укрепления экономического сотрудничества.

Важность наукоемких отраслей и высоких технологий: Сотрудничество в области науки и технологий является важным аспектом связи между проектом ЭПШП и инициативой "Нұрлы жол". Китай и Казахстан обсуждают возможности сотрудничества на уровне научных учреждений, университетов и создания совместных предприятий. Однако требуется наличие достаточного человеческого и технологического потенциала для успешной реализации этих проектов [18].

Одной из основных опасностей является приток китайских рабочих вместе с инвестициями, что может негативно повлиять на уже существующий избыток рабочей силы в регионе. Это может негативно повлиять на регион, который и так имеет избыток своей рабочей силы, особенно в Центральной Азии. В сфере наукоемких отраслей и высоких технологий, что является третьим аспектом связи между проектом "Экономический пояс Шелкового пути" и инициативой "Нұрлы жол", Китай и Казахстан обсуждают возможность выбора одного или нескольких направлений сотрудничества на уровне научных учреждений, университетов и создания совместных предприятий [7].

Также следует тщательно оценивать каждый конкретный проект и его соответствие национальным интересам Казахстана, особенно в отношении окружающей среды и планов по реиндустриализации в рамках Евразийского экономического союза. Кроме того, необходимо учитывать взаимодействие с Россией и найти пути расширения экономического сотрудничества с Китаем без конфликтов.

В целом, реализация проекта Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и инициативы "Нұрлы жол" предоставляет Казахстану потенциал для развития и расширения экономических связей. Однако необходимо активно решать возникающие проблемы, обеспечивать устойчивое

сотрудничество и гарантировать соответствие проектов национальным интересам, учитывая опасности и вызовы, связанные с ними.

Заключение

Подводя итоги, можно сделать следующие выводы:

1. Китай является одним из ключевых партнеров Казахстана в сфере экономики, торговли и инвестиций. Объем экспорта Казахстана в Китай значительно вырос, включая поставки сырой нефти, нефтепродуктов, рафинированной меди, медных сплавов и природного газа.

2. Китай также является одним из основных инвесторов в экономику Казахстана. Китайские предприниматели активно вкладывают свои средства в различные отрасли, такие как транспорт и складирование, обрабатывающая промышленность и строительство.

3. Взаимные инвестиции и экономическое сотрудничество между Казахстаном и Китаем продолжают укрепляться. Обе стороны выражают готовность развивать отношения в различных сферах, включая торговлю, инвестиции, энергетику, транспорт, цифровые технологии и другие [10].

4. Несмотря на различные кризисы, влияющие на обе страны, отношения между Казахстаном и Китаем остаются стабильными и стремятся к дальнейшему расширению. Планируются различные проекты и инициативы, такие как развитие транспортных маршрутов, строительство автомагистралей и упрощение процедур для путешествий граждан, развитие гуманитарного сотрудничества.

5. Однако, сотрудничество в рамках этой стратегии также сопряжено с вызовами и рисками. Возможные проблемы включают зависимость от китайских инвестиций и ресурсов, неравномерное распределение выгод, а также потенциальные проблемы с экологией, социальными вопросами и устойчивым развитием.

В целом, сотрудничество между Китаем и Казахстаном в рамках стратегии «Один пояс – Один путь» обладает значительными перспективами и может принести взаимную выгоду обеим странам. Однако для успешной реализации проектов необходимо учитывать социально-экономические и экологические аспекты, а также обеспечивать справедливое распределение выгод и прозрачность в сотрудничестве.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Лю Вэйдун 刘卫东. И дай и лу чжань люэ дэ жэнь ши у цюй “一带一路”战略的认识误区 [Непонимание стратегии «Один пояс, один путь»] // Го цзя син чжэн сюэ юань сюэ бао 国家行政学院学报 [Журнал Национальной академии управления]. [эл. доступ]. URL: <http://theory.people.com.cn/n1/2016/0126/c217905-28086612.html> (дата обращения: 23.06.2023).
2. Economic Watch: Woao Forum to Rally Support for Globalization. 23.03.2017. Available at http://news.xinhuanet.com/english/2017-03/23/c_136152630.htm (accessed: 20.06.2023).
3. Виноградов А.О. Асимметричный ответ, или стратегия Китая в глобальном мире // Философские науки. 2015. № 1. С. 116–134.
4. Гельбрас В.Г. Геоэкономическая стратегия Китая (опыт реконструкции) // Азия и Африка сегодня. 2016. №1. С. 15–25. [эл. доступ]. URL: https://elibrary.az/docs/jurnal/jrn2016_83.pdf (дата обращения: 27.06.2023).
5. Зонн И.С, Тянь Юй-чжао. Новое прочтение Великого Шелкового пути // Проблемы постсоветского пространства. 2015. № 3. С. 5–18. [эл. доступ]. URL: <https://www.postsovietarea.com/jour/article/view/44/45> (дата обращения: 27.06.2023).
6. Китайский глобальный проект для Евразии: постановка задачи (аналитический доклад). М.: Научный эксперт, 2016. 130 с. [эл. доступ]. URL: <https://mgimo.ru/upload/iblock/8b8/111-avtor-logo-CHINA2-01.pdf> (дата обращения: 17.06.2023).
7. Лукьянов С.А., Драпкин И.М. Глобальные цепочки создания стоимости: эффекты для интегрирующейся экономики // Мировая экономика и международные отношения. 2017. Т. 61. № 4. С. 16–25.
8. Кондратьев В.Б. Мировая экономика как система глобальных цепочек стоимости // Мировая экономика и международные отношения. 2015. № 3. С. 5–17. [эл. доступ]. URL: [https://www.imemo.ru/index.php?page_id=1248&file=https://www.imemo.ru/files/File/magazines/meimo/03_2015/5-17\(Kondratev\).pdf](https://www.imemo.ru/index.php?page_id=1248&file=https://www.imemo.ru/files/File/magazines/meimo/03_2015/5-17(Kondratev).pdf) (дата обращения: 22.06.2023).
9. Курылев К.П. Украинско-китайские отношения в контексте реализации Пекином проекта «Шелкового пути» // Роль и место России в Азиатско-тихоокеанском регионе. Материалы международного круглого стола молодых ученых: Сборник статей. Отв. ред. Д. А. Сидоров. Москва, 2016. С. 53–66.
10. Курылев К.П., Серикбаева А.Г. Дипломатия Великого шелкового пути: Казахстан – Япония // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2018. Вып. 1(40). С. 132–140.
11. Bair, J. Commodity Chains in and of the World-System” (Editor’s introduction to peer-reviewed special issue, “The Political Economy of Commodity Chains”) // Journal of World-Systems Research. 2014. Vol. 20. №. 1. P. 1–10. Available at <https://jwsr.pitt.edu/ojs/jwsr/article/view/574/586> (accessed: 02.07.2023).
12. Девятов А.П. Практическое китаеведение. Базовый учебник. М.: Восточная книга, 2007. 544(+32) с.
13. Ноздрев С. Китай в системе мировых финансов // Мировая экономика и международные отношения. 2016. Т. 60. № 10. С. 29–40. DOI: 10.20542/0131-2227-2016-60-10-29-40.
14. Ghiasy, R.; Zhou, J. The Silk Road Economic Belt. Considering Security Implications and EU-China Cooperation Prospects Available at <https://www.sipri.org/sites/default/files/The-Silk-Road-Economic-Belt.pdf> (accessed: 29.06.2023).

15. Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан: [сайт]. URL: <https://stat.gov.kz/ru/> (дата обращения: 20.06.2023).
16. Members of the Silk Road Caucus. *Congressional Silk Road Caucus*. Available at <https://www.house.gov>. (accessed: 20.03.2023).
17. Zhang, L., Huo, J. One Belt, One Road and Investment Risk in the Context of Institutional Change // *Economic Integration and Development in Asia*. 2020. P. 137–157.
18. OECD-WTO Database on Trade in Value added. Organisation for Economic Co-operation and Development. Available at http://www.oecd.org/sti/ind/TIVA_stats%20flyer_ENG.pdf (accessed: 20.03.2023).

REFERENCES

1. Liu Weidong 刘卫东. I daj i lu chzhan' ljuje dje zhjen' shi u “一带一路”战略的认识误区 [Misunderstanding of the “One Belt, One Road” strategy]. *Go czja sin chzhjen sjuje juan' sjuje bao* 国家行政学院学报 [Journal of Chinese Academy of Governmen]. Available at <http://theory.people.com.cn/n1/2016/0126/c217905-28086612.html> (accessed: 23.06.2023). (In Chin.).
2. Economic Watch: Boao Forum to Rally Support for Globalization. 23.03.2017. Available at http://news.xinhuanet.com/english/2017-03/23/c_136152630.htm (accessed: 20.06.2023).
3. Vinogradov A.O. Asimmetrichnyj otvet, ili strategija Kitaja v global'nom mire [Asymmetric Response, or China's Strategy in the Global World]. *Filosofskie nauki*. 2015. № 1. P. 116–134. (In Russ.).
4. Gel'bras V.G. Geojekonomicheskaja strategija Kitaja (opyt rekonstrukcii) [Goeconomic Strategy of China (Reconstruction Experience)]. *Azija i Afrika segodnja*. 2016. №1. P. 15–25. Available at https://elibrary.az/docs/jurnal/jrn2016_83.pdf (accessed: 27.06.2023). (In Russ.).
5. Zonn I.S, Tjan' Juj-chzhao. Novoe prochtenie Velikogo Shelkovogo puti [A New Reading of the Great Silk Road]. *Problemy postsovetskogo prostranstva*. 2015. № 3. P. 5–18. Available at <https://www.postsovietarea.com/jour/article/view/44/45> (accessed: 27.06.2023). (In Russ.).
6. Kitajskij global'nyj proekt dlja Evrazii: postanovka zadachi (analiticheskij doklad) [Chinese Global Project for Eurasia: Statement of the Problem (Analytical Report)]. M.: Nauchnyj jekspert, 2016. 130 s. Available at <https://mgimo.ru/upload/iblock/8b8/111-avtor-logo-CHINA2-01.pdf> (accessed: 17.06.2023). (In Russ.).
7. Luk'janov S.A., Drapkin I.M. Global'nye cepochki sozdaniya stoimosti: jeffekty dlja integrirujushhejsja jekonomiki [Global Value Chains: Effects for Integrating Economy]. *Mirovaja jekonomika i mezhdunarodnye otnoshenija*. 2017. Vol. 61. № 4. P. 16–25. (In Russ.).
8. Kondrat'ev V.B. Mirovaja jekonomika kak sistema global'nyh cepochek stoimosti [The World Economy as a System of Global Value Chains]. *Mirovaja jekonomika i mezhdunarodnye otnoshenija*. 2015. № 3. P. 5–17. Available at [https://www.imemo.ru/index.php?page_id=1248&file=https://www.imemo.ru/files/File/magazines/meimo/03_2015/5-17\(Kondratev\).pdf](https://www.imemo.ru/index.php?page_id=1248&file=https://www.imemo.ru/files/File/magazines/meimo/03_2015/5-17(Kondratev).pdf) (accessed: 22.06.2023). (In Russ.).
9. Kurylev K.P. Ukrainsko-kitajskie otnoshenija v kontekste realizacii Pekinom proekta «Shelkovogo puti» [Ucrain-Chinese Relations in the Context of Beijing's Implementation of the Silk Road Project]. *Rol' i mesto Rossii v Aziatsko-tihookeanskom regione. Materialy mezhdunarodnogo kruglogo stola molodyh uchenyh: Sbornik statej*. Otv. red. D. A. Sidorov. Moskva, 2016. P. 53–65. (In Russ.).

10. Kurylev K.P., Serikbaeva A.G. Diplomatiya Velikogo shelkovogo puti: Kazahstan – Japonija [Diplomacy of the Great Silk Road: Kazakhstan – Japan]. *Voprosy nacional'nyh i federativnyh otnoshenij*. 2018. Vol. 1(40). P. 132–140. (In Russ.).
11. Bair, J. Commodity Chains in and of the World-System” (Editor’s introduction to peer-reviewed special issue, “The Political Economy of Commodity Chains”). *Journal of World-Systems Research*. 2014. Vol. 20. №. 1. P. 1–10. Available at <https://jwsr.pitt.edu/ojs/jwsr/article/view/574/586> (accessed: 02.07.2023).
12. Devjatov A.P. Prakticheskoe kitaevedenie [Practical Sinology]. Bazovyj uchebnyk M.: Vostochnaja kniga, 2007. 544(+32) p. (In Russ.).
13. Nozdrev S. Kitaj v sisteme mirovyh finansov [China in the System of World Finance]. *Mirovaja jekonomika i mezhdunarodnye otnoshenija*. 2016. Vol. 60. № 10. P. 29–40. DOI:10.20542/0131-2227-2016-60-10-29-40. (In Russ.).
14. Ghiasy, R.; Zhou, J. The Silk Road Economic Belt. Considering Security Implications and EU-China Cooperation Prospects Available at <https://www.sipri.org/sites/default/files/The-Silk-Road-Economic-Belt.pdf> (accessed: 29.06.2023).
15. Bjuro nacional'noj statistiki Agentstva po strategicheskomu planirovaniju i reformam Respubliki Kazahstan [Bureau of National Statistics of Agency for Strategic Planning and Reforms of the Republic of Kazakhstan]. Available at <https://stat.gov.kz/ru/> (accessed: 20.06.2023). (In Russ.).
16. Members of the Silk Road Caucus. *Congressional Silk Road Caucus*. Available at <https://www.house.gov>. (accessed: 20.03.2023).
17. Zhang, L., Huo, J. One Belt, One Road and Investment Risk in the Context of Institutional Change // *Economic Integration and Development in Asia*. 2020. P. 137–157.
18. OECD-WTO Database on Trade in Value added. Organisation for Economic Co-operation and Development. Available at http://www.oecd.org/sti/ind/TIVA_stats%20flyer_ENG.pdf (accessed: 20.03.2023).

Сведения об авторах / Information about authors

Лу Фэн – магистрант Высшей школы международных отношений. Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого.

E-mail: boker809260921@gmail.com

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Lu Feng – master student, the higher school of international relations. Peter the Great Saint Petersburg Polytechnic University.

E-mail: boker809260921@gmail.com

The author declare no conflict of interests.

Статья поступила в редакцию 24.07.2023. Одобрена после рецензирования 28.08.2023. Принята 02.09.2023. Received 24.07.2023. Approved after reviewing 28.08.2023. Accepted 02.09. 2023.