

В ФОКУСЕ КАЗАХСТАН KAZAKHSTAN IN FOCUS

Оригинальная статья / Original article

Перспективы укрепления логистического взаимодействия России и Китая в контексте «Нового Шелкового пути» и фактор Республики Казахстан¹

© М.О. ДМИТРИЕВА, Д.К. ТОКОЛЬДОШЕВ, О.А. ШЕГИРБАЕВ

Дмитриева Марина Олеговна, Дальневосточный федеральный университет (Владивосток, Россия), dmitrieva.mo@dvfu.ru. ORCID: 0000-0003-1010-5108

Токольдосhev Дастан Канатбекович, Институт стратегического анализа и прогноза при Кыргызско-Российском Славянском университете (Бишкек, Кыргызстан), dastan.tokoldoshev@gmail.com. ORCID: 0009-0007-8102-5945

Шегирбаев Ожет Амирбекович, Департамент аналитики мировых рынков QazTrade (Астана, Казахстан), ojetov@mail.ru. ORCID: 0000-0001-7414-4689

Рассмотрены основные актуальные процессы формирования новейшей модели транспортно-логистического взаимодействия на территории Евразийского континента, а также главные геополитические и макроэкономические тенденции, которые стали причиной их ускоренного становления. Изучено постепенное укрепление всестороннего сотрудничества Российской Федерации и Китайской Народной Республики как ключевых держав на современной политической карте мира. Выделена активность Республики Казахстан в призме зарождающейся новейшей «панъевразийской» системы межгосударственных логистических контактов.

Ключевые слова: Россия, Китай, Казахстан, логистика, геополитика, экономика, транспортно-логистическая система, Новый Шелковый путь, Евразия

Цитирование: Дмитриева М.О., Токольдосhev Д.К., Шегирбаев О.А. (2023) Перспективы укрепления логистического взаимодействия России и Китая в контексте «Нового Шелкового пути» и фактор Республики Казахстан // Общественные науки и современность. № 5. С. 98–109. DOI: 10.31857/S0869049923050088, EDN: MQRDYF.

¹ Финансирование. Статья подготовлена в рамках научно-исследовательского проекта «Транспортно-логистические проекты в Евразии в условиях меняющегося мирового порядка» при поддержке Фонда публичной дипломатии им. А.М. Горчакова.

Funding. The article was prepared as part of the research project “Transport and logistics projects in Eurasia in a changing world order” with the support of the A.M. Gorchakov Public Diplomacy Foundation.

Prospects for Strengthening Logistics Cooperation between Russia and China in the Context of the “New Silk Road” and the Factor of the Republic of Kazakhstan

© M. DMITRIEVA, D. TOKOLDOSHEV, O. SHEGIRBAYEV

Marina O. Dmitrieva, Far Eastern Federal University (Vladivostok, Russia), dmitrieva.mo@dvfu.ru.
ORCID: 0000-0003-1010-5108

Dastan K. Tokoldoshev, Institute of Strategic Analysis and Forecasting (Bishkek, Kyrgyzstan), dastan.tokoldoshev@gmail.com. ORCID: 0009-0007-8102-5945

Ozhet A. Shegirbayev, QazTrade World Markets Analytics Department (Astana, Kazakhstan), ojetov@mail.ru. ORCID: 0000-0001-7414-4689

Abstract. Main current processes of the formation of the new transport and logistics interaction model on the territory of the Eurasian continent are discussed, as well as the main geopolitical and macroeconomic trends that have caused their accelerated formation. Gradual strengthening of all-around cooperation between the Russian Federation and the People's Republic of China as key powers on the modern political map of the world is studied. The activity of the Republic of Kazakhstan is considered through the prism of the emerging newest “pan-Eurasian” system of interstate logistics contacts.

Keywords: Russia, China, Kazakhstan, logistics, geopolitics, economy, transport and logistics system, New Silk Road, Eurasia

Citation: Dmitrieva M., Tokoldoshev D., Shegirbayev O. (2023) Prospects for Strengthening Logistics Cooperation between Russia and China in the Context of the “New Silk Road” and the Factor of the Republic of Kazakhstan. *Obshchestvennye nauki i sovremennost'*, no. 5, pp. 98–109. DOI: 10.31857/S0869049923050088, EDN: MQRDYF.

Трансформация современной модели политического устройства мира сопровождается событиями и явлениями, которые в конечном счете формируют экономико-политическое и социогуманитарное положение каждого континента, региона и государства. Взаимобусловленность глобальных пертурбаций геополитической среды и внутрирегиональных механизмов экономического, торгово-инвестиционного и валютно-финансового взаимодействия между странами, у которых есть собственные стратегические интересы, подтверждается фактологически. В качестве примера можно привести усиление политического и экономического сотрудничества между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой (двумя наиболее влиятельными державами Евразийского континента) как основными оппонентами западнцентричного блока государств (США, страны-лидеры Евросоюза и ряд государств АТР). Россия и Китай выступают в роли важных акторов международных отношений, так как обладают значимым потенциалом расширения сферы своего политического и экономического влияния на мировой сцене. Формируется новый фундамент торгово-экономических и логистических взаимосвязей, которые будут пронизывать всю территорию Евразии, а также обеспечивать выход к ключевым морским портам.

Рассматриваемая проблематика широко освещается в экспертной среде. Однако события последних лет – пандемия, обострение отношений России и Китая со странами Запада вкупе со стремительными переменами политического устройства мира – ставят новые вопросы о дальнейшем развитии транспортно-логистического путей в Евразии и роли отдельных государств и институтов в этом процессе.

Обстоятельный разбор современной транспортной логистики Российской Федерации провели российские исследователи М.Б. Малецкая и С.Г. Холмовский [Малецкая, Холмов-

ский 2022]. Тенденции и перспективы развития транспортно-логистического комплекса Республики Казахстан изучила российский экономист Е.А. Вечкинзова [Вечкинзова 2020]. Вопросы продвижения китайской инициативы «Пояса и Пути» и роли России в этом процессе исследовал отечественный историк С.Г. Лузянин [Лузянин 2017; Luzyanin 2016]. Российские исследователи И.Ю. Зуенко и С.В. Зубань описали, как развитие транспортно-логистического сотрудничества Китая и Казахстана влияет на дальневосточные регионы России [Зуенко, Зубань 2016; 2017].

Тему логистики на евразийском пространстве часто рассматривают в диссертационных исследованиях. К ним можно отнести такие работы, как «Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России»², «Международные транспортные коридоры в условиях формирования нового мироустройства»³, «Геополитические аспекты формирования международных транспортных коридоров в новой модели мира»⁴. В этих работах подчеркнуто, что к настоящему времени еще не сформировалась специальная методология изучения транспортно-логистической сферы и международных транспортных коридоров. В настоящей статье использованы сравнительный, исторический, институциональный и функциональный методы исследования. Информационной базой исследования стали соглашения и договоры, интервью и выступления официальных лиц, а также документы, регламентирующие внешнюю политику государств.

Объект исследования – глобальная евразийская транспортно-логистическая инфраструктура.

Предмет исследования – активность России и Китая в выстраивании партнерских торгово-экономических взаимоотношений, которая рассматривается через призму межстранового логистического взаимодействия, а также действия Республики Казахстан по укреплению существующих континентальных логистических путей и продвижению собственной политики развития торговых отношений.

Цель исследовательской работы – выявить глобальные трансформации в транзитно-транспортной инфраструктуре на пространстве Большой Евразии в современных геополитических условиях. Для достижения данной цели необходимо выполнить следующие задачи:

- исследовать тенденции развития российско-китайских отношений на фоне активно меняющейся политической картины мира;
- определить роль Казахстана в текущих изменениях в транзитно-транспортных маршрутах.

Научная новизна работы заключается в том, что был разработан комплекс теоретических и практических положений, которые раскрывают особенности и основные тенденции развития международной транспортной логистики. Продемонстрирован потенциал ее ускоренного развития на фоне укрепления сотрудничества РФ и КНР. Также проанализированы актуальные тенденции политического и экономического развития Казахстана, в результате которых государство может стать новым крупным региональным актором в современной системе международных отношений.

² Подберезкина О. А. (2015) Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России: специальность 23.00.04 «Политические проблемы международных отношений, глобального и регионального развития»: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата политических наук. Москва. 22 с. EDN: ZPPGBR.

³ Бирюков П.Э. (2021) Международные транспортные коридоры в условиях формирования нового мироустройства : диссертация ... кандидата политических наук : 23.00.06. Место защиты: ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации». Москва. 181 с. : ил.

⁴ Пак Е.В. (2017) Перспективы развития сотрудничества в области транспорта и логистики в Евразийском экономическом союзе: специальность 08.00.14 «Мировая экономика»: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. Москва. 27 с. EDN: ZWGOXT.

Актуальные политические процессы и нынешняя архитектура двусторонних отношений РФ и КНР

Сотрудничество Российской Федерации и Китайской Народной Республики в настоящий момент перешло на качественно новый этап развития. Динамика данного процесса во многом обусловлена перешедшим в фазу прокси-войны противостоянием стран Североатлантического альянса с Россией, которая отстаивает собственные стратегические интересы. Помимо основных лидеров блока НАТО в противостояние постепенно вовлекают других международных акторов. Конфликт приобретает масштаб региональной проблемы, которая в конечном счете может затронуть стратегические интересы всех крупных держав Евразийского континента – в том числе и Китая.

Для партнеров России существует риск попасть под опосредованное воздействие санкций, введенных странами коллективного Запада в отношении РФ. Россия – один из стратегических партнеров КНР, и китайская сторона воспринимает этот фактор достаточно серьезно. Помимо сложностей, вызванных экономическим давлением на Москву, Пекин сталкивается и с прямой угрозой изменения форматов экономического взаимодействия с США в связи с усиливающейся антикитайской риторикой Вашингтона. О подобном положении дел свидетельствуют заявления государственных органов КНР о недопустимости «санкционного шантажа», который ускоряет приближение мирового финансового и экономического кризиса, а также дестабилизирует мировой рынок⁵.

В сложившейся ситуации также обращает на себя внимание принятое в конце марта 2023 г. Палатой представителей Конгресса США решение одобрить законопроект, который официально лишает Китай статуса развивающейся страны в рамках существующих международных организаций и форматов межгосударственного диалога⁶. Согласно данному законопроекту, КНР должны официально признать развитой страной, которая не нуждается в преференциях или финансовой помощи в случае наступления серьезной кризисной ситуации, экономических либо политических потрясений.

Подобные факты могут говорить о том, что высшее руководство США меняет форматы взаимодействия как с Россией, так и с Китаем. Белый дом неоднократно называл страны своими «противниками» и даже угрозой национальной безопасности, которая препятствует развитию американского государства⁷.

Всестороннее укрепление контактов РФ и КНР на фоне нарастающей напряженности в их взаимоотношениях со странами коллективного Запада представляется логичным. На сегодняшний день состояние российско-китайских двусторонних отношений характеризуется как стабильное и обладающее существенным потенциалом для дальнейшего укрепления и развития. Данный тезис подкрепляет визит в марте 2023 г. вновь избранного генерального секретаря ЦК КПК Си Цзиньпина в Москву. В ходе официальной встречи лидер Китая и президент России Владимир Путин обсуждали актуальные тенденции политического, экономического и торгового характера.

Встреча лидеров двух стран следует установкам принятой в конце марта 2023 г. Концепции внешней политики РФ, в которой отмечена необходимость оказывать «приори-

⁵ В Китае заявили, что не поддерживают санкции США против России. Информационное агентство ТАСС. 17 марта 2022. (<https://tass.ru/ekonomika/14098965>).

⁶ Suspend the Rules and Pass the Bill, H. R. 1107, With an Amendment – 118TH CONGRESS 1ST SESSION H. R. 1107 (February 21, 2023). (https://docs.house.gov/billsthisweek/20230327/H1107_SUS_xml.pdf).

⁷ National Defense Strategy, Nuclear Posture Review, and Missile Defense Review – Secretary of Defense, 1000 Defense Pentagon, Washington, DC 20301-1000. (October 27, 2022). (<https://media.defense.gov/2022/Oct/27/2003103845/-1/-1/1/2022-NATIONAL-DEFENSE-STRATEGY-NPR-MDR.PDF>).

тетное внимание развитию обоюдновыгодного сотрудничества во всех сферах, оказанию взаимопомощи и укреплению координации на международной арене в интересах обеспечения безопасности, стабильности, устойчивого развития на глобальном и региональном уровнях как в Евразии, так и в других частях мира»⁸.

Развитие торгово-логистического сотрудничества. Второе дыхание «Нового Шелкового пути»

В ходе встречи стороны подтвердили нацеленность на совместное разрешение глобальных вызовов и обоюдное обеспечение курса на дальнейшее развитие двусторонних отношений. Также они определили новые цели, задачи и стратегические подходы к экономическому партнерству Москвы и Пекина. Совместное заявление о подготовке программы развития ключевых направлений экономического сотрудничества до 2030 г. дает «зеленый свет» разработке новых механизмов торгового взаимодействия на международном уровне⁹. Особый акцент будет сделан на расширении товарообменных операций, связанных с энергоресурсами и продуктами электротехнической промышленности.

Готовность укреплять и развивать сложившуюся модель торговых отношений создает благоприятный фон для улучшения транспортно-логистической сферы. Логистическая связь между странами, регионами и континентами, будучи своего рода «кровеносной системой» мировой торговли, может рассматриваться в качестве наиболее приоритетного аспекта стратегических интересов государств, заинтересованных в сотрудничестве. Так, сеть транспортно-логистической инфраструктуры Китая и России включает в себя многочисленные морские порты, авто- и железнодорожные сети, трубопроводы и другие объекты. Трансформация данных объектов способна значительно повлиять на всю систему межгосударственных торговых контактов.

Активное привлечение финансовых и иных средств и ресурсов для улучшения логистической инфраструктуры между двумя странами дает основания прогнозировать новые подвижки в концепции «Пояс и Путь». Данный проект предусматривает создание масштабной системы сухопутных, морских и воздушных транспортных путей, а также трубопроводов и систем электропередачи, которые будут построены от территорий юго-востока Азии до северных границ Европы и продвинулись через Атлантику к североамериканскому континенту.

Китайская сторона инициировала разработку данной концепции после тяжелых последствий мирового экономического кризиса 2008 г. Концепция объединила два глобальных проекта («Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века»), которые стали частями единой стратегии национального развития Китая) в общий проект «Один пояс – один путь» (ОПОП). Китай считает, что данная инициатива приведет мир к совместному развитию, процветанию, сотрудничеству и обоюдному выигрышу¹⁰. По мнению руководства КНР, выполнение проекта придаст импульс сотрудниче-

⁸ Указ об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации. Официальный сайт Президента России. 31 марта 2023. (<http://www.kremlin.ru/acts/news/70811>).

⁹ «В хорошем смысле дерзкие цели». Три итога саммита Си Цзиньпина и Владимира Путина. Новостной сайт RTVI. 23 марта 2023. (<https://rtvi.com/stories/v-horoshem-smysle-derzkie-czeli-tri-itoga-sammita-si-czzipina-i-vladimira-putina/>).

¹⁰ Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века. Сайт Посольства КНР в Республике Узбекистан. 2015-04-16. (<http://uz.china-embassy.gov.cn/rus/slfy/sczljjd/>).

ству между государствами-участниками, а также обеспечит сохранение мира, открытость и доверие в отношениях между странами. Программа рассчитана до 2049 г. – даты столетия со дня основания Китайской Народной Республики.

Сухопутный трек «Пояса и Пути» охватывает три направления: 1) через Казахстан в Россию и Европу, 2) через Монголию в Россию и Европу, 3) через Пакистан на юг (так называемый Китайско-Пакистанский экономический коридор).

Организация глобальной сети логистических транспортных потоков, включая формирование институциональной среды на базе проекта ОПОП с последующим созданием новых международных организаций, актуальна в современных условиях. В мировой экономике происходят структурные перемены; новые форматы межгосударственного финансового, валютного и торгового сотрудничества появляются на территории Евразийского континента и за его пределами. Например, лидеры БРИКС пытаются уйти от использования доллара США в качестве универсальной расчетной единицы [Токольдосhev 2023]. Россия и Китай – участники БРИКС – пересматривают свои стратегические экономические интересы и формируют новые механизмы регионального и глобального экономического партнерства. Примечательно, что в 2022 г. БРИКС обеспечил 31,5% мирового ВВП против 30,7% у стран Группы семи (G7)¹¹. Скорее всего, тенденция к росту продолжится в ближайшие годы, что ускорит реформирование мировой экономики.

Выгоды развития торгово-логистического потенциала России и Китая

Развитие транспортной логистики способно в кратко- и долгосрочной перспективе положительно сказаться на двусторонних торговых отношениях между РФ и КНР. В первую очередь следует отметить перспективы дальнейшего роста товарооборота между двумя странами. Достигший в 2022 г. рекордных показателей в 190 млрд долл.¹² совокупный объем взаимной торговли может возрасти еще значительно с учетом модернизации существующих и строительства новых логистических маршрутов.

В частности, Россия рассматривает партнерство с Китаем как средство развития Дальнего Востока страны. Минвостокразвития России и Министерство коммерции КНР договорились расширить сотрудничество в сфере промышленных и инфраструктурных проектов в рамках преференциальных режимов на Дальнем Востоке. Соответствующий меморандум подписан в ходе официального визита в Россию председателя КНР Си Цзиньпина. Стороны договорились поднять на новый уровень российско-китайское производственное сотрудничество, стимулировать проекты, ориентированные на международную промышленную кооперацию, применять механизмы проектного финансирования, совместно строить и эксплуатировать инфраструктуру, а также наращивать трансграничное взаимодействие – в том числе задействуя введенные в строй новые мостовые переходы Нижнеленинское-Тунцзян и Благовещенск-Хэйхэ¹³.

Формирование потенциала для укрепления экономик двух государств может защитить их от последствий усиления санкционного давления на РФ и риска наложения санкций

¹¹ Pour la première fois, les Brics sont devenus plus puissants économiquement que le G7. Le Journal du Dimanche. 05/04/2023. (<https://www.lejdd.fr/economie/pour-la-premiere-fois-les-brics-sont-devenus-plus-puissants-economiquement-que-le-g7-134406>).

¹² Товарооборот России и Китая побил рекорд. РИА Новости. 13 января 2023. (<https://ria.ru/20230113/kitay-1844528268.html>).

¹³ Россия и КНР наращивают экономическое сотрудничество на Дальнем Востоке. Сайт Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. 21 марта 2023. (https://minvr.gov.ru/press-center/news/rossiya_i_knr_narashchivayut_ekonomicheskoe_sotrudnichestvo_na_dalnem_vostoke/).

на отрасли китайской экономики со стороны США и их союзников. Отлаженная система международных торговых связей предоставит Москве и Пекину возможность быстро переориентироваться на усиление торгового взаимодействия с Ираном, Пакистаном, Индией, государствами Персидского залива и Средней Азии в случае продолжения дестабилизации экономических отношений с Евросоюзом и/или США (например, из-за новых санкционных ограничений). Такое развитие событий нивелирует негативные эффекты возможного обострения экономических и политических разногласий с Западом.

Помимо экономических выгод от развития логистики, обеспечить беспрепятственную торговлю позволит и перспектива новых международных коалиций, в которых могут принять участие такие региональные лидеры, как Саудовская Аравия, Турция, Иран и Индия.

Анализируя активность новейших политических интеграционных процессов на евразийском пространстве, можно констатировать, что положительную роль в укреплении международной логистики способны сыграть такие политические объединения и организации, как ШОС и БРИКС. В этих организациях участвуют и Россия, и Китай, что многократно повышает вероятность ускорения проекта «Пояс и Путь». Стратегические партнеры и союзники обеих стран также участвуют в вышеупомянутых организациях и заинтересованы в получении доступа к новым торговым маршрутам.

Достигнутые еще в 2015 г. договоренности по сопряжению китайской инициативы «Пояс и Путь» с Евразийским экономическим союзом должны воплотиться в жизнь. В Совместном заявлении стороны определили приоритетные направления для развития взаимодействия, включая «укрепление взаимосвязанности в сферах логистики, транспортной инфраструктуры и интермодальных перевозок», а также выполнение «проектов инфраструктурного развития в целях расширения и оптимизации региональных производственных сетей»¹⁴.

Сопряжение двух интеграционных проектов стало фундаментом инициативы Президента России В. Путина – концепции Большого евразийского партнерства (БЕП). Данный проект предусматривает создание широкого общекаонтинентального интеграционного контура, равноправного и взаимовыгодного партнерства с участием всех государств Евразии без исключения. Несколько ушедшая из информационного поля инициатива после февраля 2022 г. вновь стала главным проектом Москвы. По словам лидера РФ, «Большое Евразийское партнерство призвано изменить политическую и экономическую архитектуру, стать гарантом стабильности и процветания на всем континенте»¹⁵ [Латухина 2022]. Новая Концепция внешней политики России ставит целью «преобразование Евразии в единое общекаонтинентальное пространство мира, стабильности, взаимного доверия, развития и процветания», главный же инструмент достижения этой цели – БЕП.

В 2017 г. Евразийская экономическая комиссия разработала перечень приоритетных проектов, которые страны ЕАЭС должны выполнить в рамках продвижения Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП). 39 из них касаются строительства новых и модернизации существующих дорог, создания транспортно-логистических центров, развития ключевых транспортных узлов¹⁶. В 2018 г. ЕАЭС и его государства-члены с одной сто-

¹⁴ Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. Официальный сайт Президента России. 8 мая 2015. (<http://kremlin.ru/supplement/4971>).

¹⁵ Россия предлагает создать Большое Евразийское партнерство. Портал «RG.RU». 27 мая 2022. (<https://rg.ru/2022/05/27/rossiia-predlagaet-sozdat-bolshoe-evrazijskoe-partnerstvo.html>).

¹⁶ Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП приобретает реальные очертания: согласован список инфраструктурных проектов. Сайт Евразийской экономической комиссии. 1 марта 2017. (<http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/2-03-2017-1.aspx>).

роны и Китай с другой подписали Соглашение о торговом экономическом сотрудничестве. В документе были определены цели сотрудничества, к которым были отнесены «развитие и модернизация промышленной, транспортно-логистической, сельскохозяйственной и иной инфраструктуры посредством привлечения инвестиций, развития механизмов взаимодействия в области научных исследований и разработок, трансфера технологий»¹⁷.

В 2019 г. подписано Соглашение об обмене информацией о товарах и транспортных средствах международной перевозки, которые перемещаются через таможенные границы ЕАЭС и КНР. Стороны договорились и в дальнейшем содействовать «обмену таможенной информацией между двумя сторонами, упрощению международных трансграничных перевозок, повышению уровня взаимного доверия таможенных органов и наращиванию эффективности трансграничной логистики»¹⁸.

Роль Казахстана в интенсификации развития евразийской транспортной логистики

Казахстан адаптируется к текущим геополитическим реалиям и может извлечь максимальную выгоду из своего географического расположения между Китаем и Россией, которые, помимо всего прочего, выступают одними из его основных торговых партнеров.

Согласно расчетам авторов на основании данных Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и развитию Казахстана, в 2022 г. объемы торговли страны с Китаем и Россией составили 24,1 и 26,1 млрд долл. США. Оба направления показали рост в 34,1% и 6,1% соответственно. Для сравнения, торговля со всеми странами Европейского союза составила порядка 40 млрд долл. США с ростом в 38,3%.

Не имея выхода к морю, Казахстан одним из первых присоединился к инициативе «Пояс и Путь», которая была впервые представлена в сентябре 2013 г. в Астане в стенах Назарбаев Университета в рамках первого государственного визита Си Цзиньпина в Казахстан.

Для успешного выполнения поставленных задач по наращиванию транзитных перевозок в 2015 г. в Казахстане была принята новая инфраструктурная программа «Нұрлыжол». Ее цель – увеличить транспортно-транзитный потенциал Казахстана с Востока на Запад и с Севера на Юг. В 2016 г. КНР и Казахстан разработали новый План сопряжения программы «Нұрлыжол» и инициативы «Пояс и путь», чтобы создать наилучшие возможности для транзита китайских товаров по направлению Китай-ЕС-Китай¹⁹.

Также новый толчок к развитию получил совместный Международный центр приграничной торговли «Хоргос». 15 мая 2017 г. на полях Форума «Один пояс, один путь» АО НК «Қазақстан темір жолы», китайская корпорация COSCO Shipping и порт Ляньюнган подписали инвестиционное соглашение по совместному развитию свободной экономиче-

¹⁷ Соглашение о торговом экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами с одной стороны и Китайской Народной Республикой с другой. Сайт Евразийской экономической комиссии. (https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/21b/Tekst-russkiy_EAEU-alternate_final.pdf).

¹⁸ Соглашение от 6 июня 2019 г. «Об обмене информацией о товарах и транспортных средствах международной перевозки, перемещаемых через таможенные границы Евразийского экономического союза и Китайской Народной Республики». Сайт Министерства юстиции Кыргызской Республики. (<http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ky-kg/157282>).

¹⁹ О подписании Плана сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нұрлы Жол» и строительства «Экономического пояса Шелкового пути» между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики. Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан. (<https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1600000518>).

ской зоны «Хоргос – Восточные Ворота». Терминал в порту Ляньюнган Казахстан арендовал еще раньше, чтобы наладить вывод своей продукции на рынки Японии, Кореи и стран Юго-Восточной Азии.

Говоря о текущем состоянии дел, необходимо подчеркнуть, что свой первый государственный визит за рубеж после пандемии COVID-19 Си Цзиньпин совершил именно в Казахстан²⁰. Тогда китайская сторона отметила сотрудничество в сфере индустриализации, а также указала на необходимость стимулировать совместную деятельность в рамках «Пояса и Пути», наращивать взаимодействие в сферах экономики и торговли, индустриализации, инфраструктурной взаимосвязанности и борьбы с пандемией²¹.

В практической же плоскости важно отметить Транскаспийский маршрут, или Средний коридор. Согласно данным, в 2022 г. объем грузоперевозок на этом направлении увеличился в 2,5 раза и достиг 1,5 млн тонн. Одновременно экспорт казахстанских грузов увеличился в 6,5 раза в сравнении с 2021 г. и составил 891 тыс. тонн. Всего было перевезено 33,6 тыс. ДФЭ (условная единица измерения количественной стороны транспортных потоков) в контейнерах, что на 33% выше показателей 2021 г.²²

Министерство индустрии и инфраструктуры страны отмечает рост экспорта Казахстана по данному маршруту в 6,6 раза. По информации ведомства, в основном шел вывоз цветных и черных металлов, химических грузов. Импорт возрос на 83%.

Другим важным направлением для увеличения транзитных мощностей Казахстана должен стать третий пункт пропуска на границе с Китаем, а также новый сухой порт в рамках запланированной железнодорожной линии Бахты–Аягоз протяженностью 270 км. До июня 2023 г. предполагается разработать технико-экономическое обоснование проекта, а строительство запланировано на 2024–2025 гг. Кроме того, согласно информации акима (главы местного исполнительного органа государственной власти) приграничной с Китаем области Абай Нурлана Уранхаева, сухой порт и парк будут возводить в связке с прокладкой железнодорожной линии²³.

Помимо наращивания мощностей транзита, Казахстан также намерен развивать и направления В2С в сфере электронной коммерции. АО НК «Казахстан темиржолы» объявила о запуске еженедельного транзитного шаттл-поезда из Урумчи для перевозки товаров, купленных в интернет-магазинах. Составы будут следовать через пограничный переход Алашанькоу–Достык в направлении России, Узбекистана и Таджикистана²⁴.

Кроме того, прилагаются усилия по диверсификации транспортно-транзитных маршрутов в направлении Международного транспортного коридора «Север–Юг». На этом участке планируется задействовать мощности введенной в 2016 г. железнодорожной ветки Казахстан–Туркменистан–Иран как для экспорта, так и транзита казахстанской зерновой продукции.

²⁰ Токаев и Си Цзиньпин. Главное о первом зарубежном визите главы Китая с 2020 года. RTVI. 14 сентября 2022. (<https://rtvi.com/obyasnyam/tokaev-i-si-czzipin-glavnoe-o-pervom-zarubezhnom-vizite-glavy-kitaya-s-2020-goda>).

²¹ Си Цзиньпин совершил государственный визит в Республику Казахстан. Сайт посольства КНР в Российской Федерации. 15 сентября 2022. (http://ru.china-embassy.gov.cn/rus/zgxw/202209/t20220915_10766201.htm).

²² Объем перевозок грузов по Транскаспийскому маршруту вырос в 2,5 раза. Tengri News. 8 февраля 2023. (https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/obyem-perevozok-gruzov-transkaspiskomu-marshrutu-vyiros-25-490665/).

²³ У Казахстана появится еще один сухой порт на границе с Китаем. Финансовое агентство «LS». 29 марта 2023. (<https://lsm.kz/u-kazakhstana-poyavitsya-eshe-odin-suhoy-port-na-granice-s-kitaem>).

²⁴ Поезд для доставки интернет-покупок из Китая запускают в Казахстане. Новостной портал Informburo. 14 марта 2023. (<https://informburo.kz/novosti/poezd-dlya-dostavki-internet-pokupok-iz-kitaya-zapuskeyut-v-kazakhstane#.ZBAjRgumGHs.whatsapp>).

В ходе визита заместителя премьер-министра, министра торговли и интеграции Казахстана С. Жумангарина в Исламскую Республику Иран в 2022 г. был подписан меморандум об увеличении грузопотока товаров с 1 до 4 млн тонн в год. Помимо этого, иранская сторона предложила зарезервировать 15 га земли под строительство в порту Бандар-Аббас сухого терминала мощностью в 135 млн тонн в год, в котором будет идти перегрузка с ж/д, авто и морского видов транспорта²⁵.

В рамках заседания Казахстанско-российского межрегионального форума С. Жумангарин отметил, что между странами функционируют пять международных ж/д и восемь автомобильных транзитных коридоров. Из них три ж/д коридора и шесть автокоридоров синхронизированы с маршрутами, проходящими по территории Российской Федерации. За 10 месяцев 2022 г. общий объем перевозок в направлении РФ – Центральная Азия, РФ – Китай, РФ – Иран и РФ – Афганистан составил 8,9 млн тонн. Кроме того, С. Жумангарин предложил совместно развивать казахстанское направление маршрута «Север-Юг».

Об активизации данного маршрута также свидетельствует визит казахстанской бизнес-делегации в Иран в конце ноября 2022 г.²⁶ и 18-е заседание Казахстанско-иранской межправительственной комиссии, проведенное в Астане. Обсуждалось в том числе создание совместной торговой компании для продвижения торговли в странах Персидского залива, Центральной Азии и Ближнего Востока²⁷. Договоренность о создании подобной компании уже достигнута с Узбекистаном, также идут переговоры с Пакистаном.

Таким образом, текущая геополитическая ситуация стимулировала казахстанские власти искать новые направления транспортировки своей продукции, а также обеспечивать наиболее благоприятные условия для транзита товаров по своей территории.

В целом Казахстан намерен и дальше развивать транзитно-транспортную инфраструктуру. Соответствующие положения нашли отражение в утвержденной Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 г.

* * *

Неоднократно упоминавшаяся выше глобальная трансформация мирового политического устройства действительно находит свое отражение в переформатировании и модернизации транспортно-логистических систем между крупными игроками на мировой арене. Приведенные данные подтверждают, что представители высшей власти Китая и России нацелены на дальнейшее партнерство и взаимопомощь на фоне все более ухудшающихся контактов Востока с Западом. Смещение акцента на широкопрофильное взаимодействие с государствами, которые стремятся развиваться без посредничества условных стран-членов НАТО или США, открывает для РФ и КНР новые возможности для сохранения внутризэкономической стабильности в случае новых угроз и вызовов, начиная с санкций и заканчивая дальнейшим обострением политической ситуации в мире. Данное взаимодействие, в свою очередь, позитивно влияет на развитие торгово-логистического потенциала

²⁵ Иран готов предоставить земельные участки в порту Бандар-Аббас для строительства казахстанского терминала. Сайт Министерства торговли и интеграции Республики Казахстан. 3 ноября 2022. (<https://www.gov.kz/memleket/entities/mti/press/news/details/452415?lang=ru>).

²⁶ Увеличение взаимного товарооборота обсудили бизнес-круги Казахстана и Ирана. Сайт Министерства торговли и интеграции Республики Казахстан. 25 ноября 2022. (<https://www.gov.kz/memleket/entities/mti/press/news/details/466576?lang=ru>).

²⁷ Казахстан и Иран обсуждают создание совместной компании в сфере торговли и сельского хозяйства. Сайт Министерства торговли и интеграции Республики Казахстан. 27 января 2023. (<https://www.gov.kz/memleket/entities/mti/press/news/details/495981?lang=ru>).

как Москвы и Пекина, так и более глобального. Охватывающий практически всю территорию Евразийского континента проект «Пояс и Путь» может стать опорным механизмом для этого процесса – той движущей силой, которая позволит сформировать независимое от политической воли коллективного Запада «панъевразийское» торгово-экономическое пространство, доступ к которому будут иметь союзники и партнеры России и Китая.

Важно отметить и значительную роль Казахстана в развитии логистического потенциала на континенте. Будучи страной с богатыми запасами природных ресурсов и обладая развитыми международными торговыми отношениями в Центрально-Азиатском регионе, РК представляет собой актор глобальной политики, который способен воздействовать на многие тенденции, лежащие в основе формирования нового мирового экономического порядка. В то же время, если в случае России и Китая можно говорить о «повороте на Восток», то Казахстан, в свою очередь, помимо развития Срединного коридора, проводит работы и по «освоению Юга».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

Вечкинзова Е.А. (2020) Современные тенденции и перспективы развития транспортно-логистического комплекса Казахстана // Экономика, предпринимательство и право. Т. 10. № 12. С. 3297–3308.

Vechkinzova E.A. (2020) Sovremennyy'e tendencii i perspektivy' razvitiya transportno-logisticheskogo kompleksa Kazaxstana [Current Trends and Prospects for the Development of the Transport and Logistics Complex of Kazakhstan]. *Ekonomika, predprinimatel'stvo i pravo*. vol. 10, no. 12, pp. 3297–3308. (In Russ.)

Зуенко И.Ю., Зубань С.В. (2017) Китай и ЕАЭС: динамика трансграничного движения товаров и будущее евразийской интеграции // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. № 2. С. 5–24.

Zuenko I.YU., Zuban' S.V. (2017) Kitaj i EAES: dinamika transgranichnogo dvizheniya tovarov i budushchee evrazijskoj integracii [China and the EAEU: Dynamics of Cross-Border Movement of Goods and the Future of Eurasian Integration]. *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke*. no. 2, pp. 5–24. (In Russ.)

Зуенко И.Ю., Зубань С.В. (2016) Трансконтинентальный транзит Азия-Европа // Мировая экономика и международные отношения. Т. 60. № 7. С. 70–76.

Zuenko I.YU., Zuban' S.V. (2016) Transkontinental'nyj tranzit Aziya-Evropa [Transcontinental Transit Asia-Europe]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*. vol. 60, no. 7, pp. 70–76. (In Russ.)

Лузянин С.Г. (2016) «Один пояс, один путь»: Российская проекция и проблемы сопряжения // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. Т. 22. № 22. С. 27–36.

Luzyanin S.G. (2016) “Odin poyas, odin put'”: Rossijskaya proekciya i problemy sopryazheniya [“One Belt, One Road”: Russian Projection and Conjugation Problems]. *Kitaj v mirovoj i regional'noj politike. Istoriya i sovremennost'*. vol. 22, no. 22, pp. 27–36. (In Russ.)

Малецкая М.Б., Холмовский С.Г. (2022) Состояние и развитие транспортной логистики в современных условиях // Baikal Research Journal. Т. 3. № 3.

Maleczkaya M.B., Holmovskij S.G. (2022) Sostoyanie i razvitie transportnoj logistiki v sovremennyh usloviyah [The State and Development of Transport Logistics in Modern Conditions]. *Baikal Research Journal*. vol. 3, no. 3. (In Russ.)

Токолькошев Д. (2023) Актуализация и перспективы сотрудничества по линии НБР БРИКС для РФ и Китая на фоне глобальных трансформаций современного мироустройства. ПИР-Центр. 6 марта 2023. (<https://pircenter.org/editions/aktualizacija-i-perspektivy-sotrudnichestva-po-linii-nbr-briks-dlja-rf-i-kitaja-na-fone-globalnyh-transformacij-sovremennogo-miroustrojstva/>)

Tokol'doshev D. (2023) *Aktualizaciya i perspektivy sotrudnichestva po linii NBR BRIKS dlya RF i Kitaya na fone global'nyh transformacij sovremennogo miroustrojstva* [Actualization and Prospects of Cooperation through the BRICS NBR for Russia and China against the Background of Global Transformations of the Modern World Order]. PIR-Centr. 6 March 2023. (In Russ.)

Luzyanin S. (2020) Belt and Road Initiative: A View from Russia // In: S. Luzyanin. The "Roads" and "Belts" of Eurasia. Springer Singapore. Pp. 53–81.

Информация об авторах

Дмитриева Марина Олеговна, кандидат политических наук, доцент кафедры международных отношений Дальневосточного федерального университета. Адрес: 690922, Россия, г. Владивосток, о. Русский, п. Аякс, 10. E-mail: dmitrieva.mo@dvvfu.ru

Токольдосhev Дастан Канатбекович, магистр мировой экономики, научный сотрудник и ведущий эксперт Института стратегического анализа и прогноза при Кыргызско-Российском Славянском университете. Адрес: 720065, Кыргызская Республика, г. Бишкек, пр. Чуй, 42. E-mail: dastan.tokoldoshev@gmail.com

Шегирбаев Ожет Амирбекович, магистр международных отношений, магистр государственного управления, аспирант Института права и национальной безопасности РАНХиГС при Президенте РФ. Адрес: 119571, Россия, г. Москва, пр-кт Вернадского, д. 82. Директор департамента аналитики мировых рынков АО QazTrade. Адрес: 010000, Республика Казахстан, г. Астана, ул. Улы Дала, 31. E-mail: Ojetov@mail.ru.

About the authors

Marina O. Dmitrieva, Candidate of Sciences (Political Science), Associate Professor, Department of International Relations of the Far Eastern Federal University. Address: 690922, Russia, Vladivostok, Russky Island, Ajax Bay, 10. E-mail: dmitrieva.mo@dvvfu.ru

Dastan K. Tokoldoshev, Master of World Economics, Research Fellow, Leading Expert, Institute for Strategic Analysis and Forecast, Kyrgyz-Russian Slavic University. Address: 720065, Kyrgyz Republic, Bishkek, Chuy avenue, 42. E-mail: dastan.tokoldoshev@gmail.com

Ozhet A. Shegirbayev, Master of International Relations, Master of Public Administration, Postgraduate Student, Institute of Law and National Security RANEPa under the President of the Russian Federation. Address: 119571, Russia, Moscow, Vernadskogo ave., 82. Director, Department of International Markets Analysis, QazTrade JSC. Address: 010000, The Republic of Kazakhstan, Astana, Uly-Dala str., 31. E-mail: Ojetov@mail.ru

Статья поступила в редакцию / Received: 17.04.2023

Статья поступила после рецензирования и доработки / Revised: 15.07.2023

Статья принята к публикации / Accepted: 25.08.2023