

Международные отношения*Правильная ссылка на статью:*

Янов А.А., Костенко Р.А., Шерги З. Перспективы расширения торгового влияния Китая на постсоветском пространстве // Международные отношения. 2025. № 2. DOI: 10.7256/2454-0641.2025.2.74418 EDN: ARDOGM URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=74418

Перспективы расширения торгового влияния Китая на постсоветском пространстве**Янов Александр Александрович**

ORCID: 0009-0001-5814-9110

магистр; факультет гуманитарных и социальных наук (ФГСН); Российский университет дружбы народов им. Патрика Лумумбы

117198, Россия, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6

✉ yanov356@yandex.ru

**Костенко Ростислав Александрович**

ORCID: 0009-0005-2218-4634

магистр; факультет гуманитарных и социальных наук (ФГСН); Российский университет дружбы народов им. Патрика Лумумбы

117198, Россия, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6

✉ 1132237987@pfur.ru

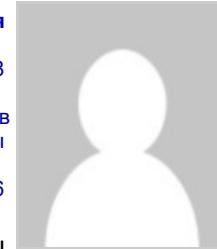
**Шерги Закария**

ORCID: 0009-0000-0765-8938

магистр; факультет гуманитарных и социальных наук (ФГСН); Российский университет дружбы народов им. Патрика Лумумбы

117198, Россия, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6

✉ shergi_z@pfur.ru

[Статья из рубрики "МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ"](#)**DOI:**

10.7256/2454-0641.2025.2.74418

EDN:

ARDOGM

Дата направления статьи в редакцию:

12-05-2025

Дата публикации:

19-05-2025

Аннотация: Предметом исследования является расширение торгового влияния Китайской Народной Республики на постсоветском пространстве в период 2013–2024 гг. Автор подробно рассматривает такие аспекты темы, как развитие транспортной инфраструктуры, энергетическое сотрудничество и индустриальные проекты КНР в странах Центральной Азии, Южного Кавказа и Восточной Европы. Особое внимание уделяется геоэкономическим механизмам КНР, включая инициативу «Один пояс, один путь», использование финансовых инструментов Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, а также стратегию «ресурсы в обмен на инфраструктуру». Анализируются формы внедрения китайского капитала в экономику региона, включая совместные предприятия, модернизацию логистических узлов и трансформацию внешнеторговой структуры. Объектом наблюдения выступают двусторонние торговые отношения Китая с ключевыми странами бывшего СССР и их участие в инфраструктурных инициативах Пекина. Исследование направлено на выявление устойчивости и долгосрочных последствий данных процессов для регионального баланса сил. Методология исследования опирается на системный и сравнительно-исторический подход, включает анализ статистических данных, официальных программ и инфраструктурных проектов, а также применение SWOT-анализа для выявления сильных и слабых сторон китайской стратегии. Основными выводами проведенного исследования являются выявление ключевых направлений и механизмов торгового внедрения Китая в постсоветское пространство, а также определение факторов, способствующих его экономическому доминированию в регионе. Новизна исследования заключается в комплексном анализе китайской стратегии, сочетающей инвестиции, торговлю, инфраструктурное развитие и энергетическое сотрудничество. Особым вкладом автора в исследование темы является систематизация эмпирических данных по товарообороту, инфраструктурным проектам и инвестиционной активности КНР в различных странах постсоветского региона. В работе также предложена оригинальная интерпретация баланса влияния между Китаем, Россией и Западом в условиях полицентричной модели взаимодействия. Сделан вывод о том, что китайская торговая модель имеет долгосрочный и стратегический характер, постепенно трансформируя экономическую карту Евразии и закрепляя за КНР статус одного из ключевых внешнеэкономических акторов постсоветского пространства.

Ключевые слова:

Китай, Постсоветское пространство, Торговля, Инфраструктура, Центральная Азия, Экспорт, Инвестиции, Энергетика, Транспортные коридоры, Пояс и путь

Введение

Трансформация геоэкономического ландшафта Евразии в XXI в. определяется активным продвижением Китая в регионы, традиционно считавшиеся зоной влияния других держав. Постсоветское пространство, располагающее огромными ресурсами и стратегическим положением между европейским и азиатским рынками, стало ареной масштабного экономического проникновения КНР. Китай развивается в нескольких измерениях – от сырьевого импорта и экспорта готовой продукции до масштабных инфраструктурных проектов, призванных существенно изменить транспортную архитектуру континента.

Наращивание экономического присутствия Пекина в бывших советских республиках вызвано рациональными причинами – необходимостью диверсификации торговых маршрутов, стремлением к ресурсной безопасности и желанием обеспечить новые рынки сбыта. Одновременно этот процесс усложняется геополитическими факторами, включая меняющуюся динамику отношений с Россией, западными державами и региональными игроками. Черноморский регион в этой конфигурации приобретает значение критического транспортного хаба, связывающего Центральную Азию и Южный Кавказ с южноевропейскими рынками.

Своеобразие китайского подхода заключается в выстраивании многоуровневой системы экономических связей, где политическая нейтральность и отсутствие идеологических требований становятся преимуществами перед западными конкурентами. Подобная стратегия позволяет КНР взаимодействовать со странами различной внешнеполитической ориентации [1].

Актуальность исследования экономического продвижения Китая в постсоветском пространстве обусловлена масштабным характером происходящих изменений, затрагивающих транспортные потоки, товарную структуру региональной торговли и инвестиционные приоритеты. Анализ перспектив расширения китайского влияния позволяет понять, насколько устойчивы формирующиеся тенденции и каковы долгосрочные последствия этого процесса для экономической карты Евразии.

Цель исследования заключается в выявлении ключевых направлений, форм и последствий расширения торгового влияния Китайской Народной Республики на постсоветском пространстве в период 2013–2024 гг., с акцентом на экономическую, инфраструктурную и энергетическую составляющие.

Методология исследования основана на комплексном подходе, сочетающем элементы сравнительно-исторического и системного анализа. В качестве основного эмпирического материала использованы статистические данные таможенных и экономических ведомств КНР и постсоветских государств, отчёты международных организаций и инфраструктурных банков, а также данные официальных программ сотрудничества. Проведено исследование двусторонних торговых соглашений, инвестиционных проектов и транспортных маршрутов, реализуемых при участии китайских компаний. Применение метода SWOT-анализа позволило структурировать сильные и слабые стороны китайской торговой стратегии, а также выделить ключевые вызовы и возможности её дальнейшего развития в рассматриваемом регионе.

Шёлковые нити геоэкономической стратегии Китая в Евразии

Китайское продвижение на постсоветское пространство представляет собой не спонтанный, а методично выстроенный процесс, ядром которого выступает инициатива «Один пояс, один путь». Символизм объявления этой стратегии именно в Казахстане в 2013 г. подчеркивает приоритетность постсоветских территорий в китайском видении новой конфигурации евразийских торговых связей. КНР стремится возродить исторические маршруты Шёлкового пути, но с использованием современных технологий и финансовых инструментов для создания многокомпонентной системы транспортных артерий.

Развитие инфраструктуры выступает ключевым элементом китайской стратегии. Пекин инвестирует значительные средства в строительство и модернизацию железных дорог, автомагистралей, логистических хабов и трубопроводов. Данные вложения направлены

на сокращение транспортных издержек и времени доставки товаров из Китая в Европу, а также на формирование новых маршрутов, снижающих зависимость от традиционных морских путей. Характерный пример – коридор через территорию Казахстана, где создание сухого порта Хоргос и модернизация пограничных переходов позволили существенно увеличить пропускную способность на западном направлении [\[2\]](#).

Энергетическая безопасность занимает отдельное место в китайском видении сотрудничества с постсоветскими странами. КНР выстраивает систему контрактов и инфраструктуры для обеспечения стабильного доступа к углеводородам и другим ресурсам региона. Газопровод Средняя Азия – Китай, берущий начало в Туркменистане и проходящий через Узбекистан и Казахстан, стал одним из первых крупных проектов, изменивших энергетическую карту региона. Поставки казахстанской нефти, туркменского газа и урановой продукции из республик Центральной Азии вносят вклад в обеспечение китайской экономики необходимыми ресурсами [\[3\]](#).

Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Фонд Шёлкового пути обеспечивают финансирование крупных проектов, позволяя КНР обходить традиционные западные финансовые институты и их политические условия [\[4\]](#). Кредитование осуществляется через государственные банки Китая, при этом часто используется схема «ресурсы в обмен на инфраструктуру», позволяющая китайской стороне гарантировать возврат инвестиций [\[5\]](#).

Долгосрочные цели Пекина в регионе выходят за рамки чисто экономических интересов и включают стратегическое позиционирование КНР как одного из ключевых игроков в формировании новой архитектуры евразийской торговли. Китай выстраивает альтернативные транспортные коридоры, снижающие его зависимость от маршрутов, которые могут быть блокированы в случае геополитических конфликтов. Параллельно через экономические рычаги Пекин создает систему взаимосвязей, превращающую постсоветское пространство в зону своего стабильного влияния, не вступая в прямое геополитическое соперничество с другими державами.

Центральная Азия и возвращение влияния на исторических маршрутах

Проникновение Китая в экономику Центральной Азии достигло масштабов, меняющих региональный баланс сил. Товарооборот между Китаем и странами региона показывает устойчивую положительную динамику, увеличившись со скромных показателей начала 2000-х г. до рекордных 94,8 млрд долл. в 2024 г. [\[6\]](#). В Казахстане, Узбекистане и Туркменистане КНР вытеснила традиционных торговых партнеров, включая Россию, и заняла лидирующие позиции по объему товарообмена. Структурный анализ торговли демонстрирует классическую модель взаимодействия с развивающимися экономиками: экспорт из Китая представлен преимущественно готовой продукцией (машины, оборудование, электроника, текстиль), а импорт в КНР состоит из сырьевых товаров (углеводороды, металлы, сельскохозяйственная продукция) (*Таблица 1*).

Таблица 1. Товарооборот Китая со постсоветскими странами (2015-2024 гг.)

| № | Страна | 2015 (млрд долл.) | 2020 (млрд долл.) | 2023 (млрд долл.) | 2024 (млрд долл.) | Осн. экспорт в КНР | Осн. импорт из КНР |
|---|--------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 1 | Россия | 64.2 | 107.8 | 240.1 | 244.8 | нефть, газ, уголь, металлы | техника, авто, электроника |

| | | | | | | | |
|----|--------------|------|------|------|------|------------------------------|-----------------------------------|
| 2 | Казахстан | 10.2 | 21.4 | 41.0 | 44.0 | нефть, уран, цветные металлы | машины, стройматериалы |
| 3 | Узбекистан | 2.3 | 6.4 | 14.0 | 15.0 | газ, золото, хлопок | техника, автобусы, стройматериалы |
| 4 | Туркменистан | 4.9 | 6.3 | 11.0 | 12.5 | газ | оборудование |
| 5 | Беларусь | 3.3 | 5.8 | 6.1 | 6.3 | калий, техника | электроника, автобусы |
| 6 | Азербайджан | 1.6 | 2.1 | 3.0 | 3.2 | нефть, химия | техника, стройматериалы |
| 7 | Армения | 0.5 | 1.0 | 1.5 | 1.6 | медь, руды | электроника, авто |
| 8 | Грузия | 0.9 | 1.3 | 1.8 | 2.0 | вино, орехи | техника, электроника |
| 9 | Молдова | 0.45 | 0.62 | 0.65 | 0.7 | вино, зерно | одежда, техника |
| 10 | Киргизия | 5.2 | 7.3 | 15.3 | 15.5 | реэкспорт, одежда | электроника, товары |
| 11 | Таджикистан | 0.9 | 1.3 | 1.9 | 2.1 | алюминий, хлопок | техника, стройматериалы |

Источник: составлено автором на основании данных Китайской таможенной службы [\[6\]](#).

Транспортная инфраструктура служит фундаментом китайского продвижения в регионе. Модернизация железнодорожных путей через Казахстан создала эффективный сухопутный коридор для китайских товаров, направляющихся в Европу. Сухой порт Хоргос на казахстанско-китайской границе и железнодорожный переход Достык-Алашанькоу превратились в ключевые логистические хабы, через которые проходит растущий поток контейнерных поездов [\[7\]](#). Китайские компании также участвуют в строительстве автомагистралей, мостов и тоннелей, формируя интегрированную транспортную сеть. Отдельное внимание уделяется проекту железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан, которая должна создать новый южный маршрут в обход территории России, соединив Китай с узбекским участком исторического Шёлкового пути [\[8\]](#).

Энергетическое сотрудничество стало одним из приоритетных направлений китайской стратегии в Центральной Азии. Газопровод Средняя Азия – Китай, состоящий из трех параллельных линий общей пропускной способностью более 55 млрд кубометров в год, обеспечивает поставки туркменского, узбекского и казахстанского газа на китайский рынок [\[3\]](#). Нефтепровод Казахстан-Китай позволяет экспортить около 20 млн тонн казахстанской нефти ежегодно. СНПС и другие китайские энергетические гиганты приобрели доли в нефтегазовых месторождениях региона, включая долю в 8,33% в проекте Кашаган и активы в Актюбинской области Казахстана. [\[9\]](#)

Промышленная кооперация между Китаем и странами Центральной Азии приобретает новые формы по мере экономического развития региона. В Узбекистане китайские компании участвуют в строительстве промышленных кластеров и организаций производства электромобилей. В Казахстане создаются совместные предприятия в металлургии и машиностроении. Туркменистан получает китайское оборудование для

газоперерабатывающей отрасли. При этом сохраняется проблема ограниченной локализации производств – большинство высокотехнологичных компонентов продолжают поставляться из Китая, что закрепляет технологическую зависимость.

Таблица 2. Крупнейшие инфраструктурные и индустриальные проекты Китая в регионе (2024)

| Страна | Название проекта | Сфера | Объём инвестиций (млн долл.) | Статус реализации |
|--------------|---|--------------------|------------------------------|----------------------|
| Казахстан | Сухой порт Хоргос | Логистика | 245 | Реализован |
| Казахстан | Нефтепровод Казахстан-Китай | Энергетика | 3,000 | Реализован |
| Узбекистан | Производство электромобилей BYD в Джизаке | Автомобилестроение | 300 | Реализуется |
| Туркменистан | Газопровод Средняя Азия-Китай | Энергетика | 7,300 | Реализован |
| Беларусь | Индустриальный парк «Великий камень» | Промышленность | 2,000 | Реализуется |
| Грузия | Глубоководный порт Анаклия | Логистика | 2,500 | Строительство с 2024 |
| Кыргызстан | Ж/д Китай-Кыргызстан-Узбекистан | Транспорт | 4,100 | Проектируется |
| Таджикистан | Автодорога Душанбе-Чанак | Транспорт | 280 | Реализован |
| Азербайджан | Модернизация Бакинского порта | Логистика | 400 | Реализован |

Источник: составлено автором на основании данных ЕАБР [\[10\]](#).

Социальное восприятие китайского присутствия в регионе неоднозначно. На уровне элит Китай часто рассматривается как желанный экономический партнер, предоставляющий инвестиции без политических условий. Среди населения периодически возникают опасения относительно китайского проникновения, особенно в вопросах землепользования и трудовой миграции [\[5\]](#). В Казахстане и Кыргызстане фиксировались протесты против передачи земель в долгосрочную аренду китайским компаниям. Подобные настроения создают определенные ограничения для дальнейшего углубления китайского присутствия, заставляя Пекин более тщательно продумывать публичные аспекты своих проектов [\[11\]](#).

Кавказский транзит как новый путь к Европе

Южный Кавказ приобретает стратегическое значение в китайской транспортной архитектуре как участок Среднего коридора, соединяющего КНР с Европой в обход России. Географически регион представляет собой естественный мост между Каспийским и Чёрным морями, позволяющий сформировать альтернативный маршрут доставки товаров. Железнодорожная линия Баку-Тбилиси-Карс, открытая в 2017 г., стала ключевым инфраструктурным проектом, связавшим железнодорожные сети

Азербайджана, Грузии и Турции. Хотя Китай не выступал прямым инвестором этой магистрали, он активно стимулировал её создание, видя в ней важное звено трансконтинентального маршрута [12].

Трансаспийский международный транспортный маршрут, проходящий из Китая через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию и далее в Турцию и Европу, демонстрирует растущие показатели грузоперевозок. Китайские компании инвестируют в развитие портовой инфраструктуры на Каспии, включая терминалы в портах Актау и Баку, для ускорения перевалки контейнеров с железнодорожного на морской транспорт и обратно. Модернизация существующих и строительство новых логистических объектов направлены на повышение пропускной способности всего маршрута и сокращение времени транзита.

Двусторонние торговые отношения Китая со странами Южного Кавказа имеют разную интенсивность и структуру. Грузия стала первой страной региона, заключившей соглашение о свободной торговле с Китаем, вступившее в силу в 2018 г., что привело к значительному росту грузинского экспорта в КНР, особенно вина и сельскохозяйственной продукции [13]. Китай занял третье место среди импортеров грузинского вина [14]. Азербайджан сотрудничает с КНР преимущественно в энергетической сфере, экспортируя нефть и полимеры, а также импортируя китайскую технику и оборудование для нефтехимического сектора [15]. Армения, не имеющая прямого доступа к основным транспортным коридорам, поддерживает более ограниченные экономические связи с Китаем, сфокусированные на экспорте меди и других металлов, а также на привлечении технической помощи [16].

Проект глубоководного порта Анаклия на черноморском побережье Грузии рассматривается как потенциальный ключевой элемент Среднего коридора. В мае 2024 г. китайские компании China Communications Construction Company Limited и China Harbour Investment Pte. Ltd. выиграли тендер на реализацию этого проекта. Порт Анаклия должен стать вторым глубоководным портом на восточном побережье Чёрного моря после российского Новороссийска и позволит значительно увеличить объемы транзита китайских грузов через Южный Кавказ с выходом на рынки Юго-Восточной Европы.

Политический подход Китая к странам Южного Кавказа характеризуется прагматизмом и нейтралитетом по отношению к региональным конфликтам. Пекин выстраивает экономические отношения со всеми тремя государствами независимо от их внешнеполитической ориентации. КНР воздерживается от однозначных заявлений по таким чувствительным вопросам, как статус Абхазии и Южной Осетии или нагорно-карабахскому конфликту. Данная линия поведения позволяет Китаю сохранять конструктивные отношения со всеми игроками региона, постепенно укрепляя свое экономическое присутствие без создания политических препятствий [17].

Черноморское направление в системе торговых путей Китая

Черноморский регион приобретает возрастающее значение в китайской стратегии как транспортный узел, связывающий Центральную Азию и Южный Кавказ с европейскими рынками. Порты Черного моря становятся важными элементами морской составляющей инициативы «Пояс и путь», позволяя диверсифицировать маршруты доставки китайских товаров. Румынский порт Констанца, обработавший в 2023 г. 92,7 миллиона тонн грузов (рост на 21% по сравнению с предыдущим годом), превратился в один из ключевых

хабов для китайских товаров, направляющихся в Центральную и Восточную Европу. Контейнерный терминал порта, управляемый компанией DP World, удвоил пропускную способность до 1,5 миллиона TEU в год после инвестиций в размере 130 млн евро [\[18\]](#).

Грузинские порты Поти и Батуми обеспечивают выход Среднего транспортного коридора к Черному морю. Через них осуществляется транзит контейнерных грузов, следующих по маршруту Китай-Казахстан-Азербайджан-Грузия-Черное море-Европа. Проект глубоководного порта в Анаклии, тендер на строительство которого в 2024 г. выиграли китайские компании, призван существенно увеличить пропускную способность грузинского черноморского побережья. Порт рассчитан на обработку до 100 миллионов тонн грузов в год и сможет принимать суда Panamax и Post-Panamax, что сделает его важным логистическим центром для китайского экспорта [\[19\]](#).

Беларусь, не имея прямого выхода к Черному морю, включена в китайскую черноморскую стратегию через развитие железнодорожных маршрутов. Китайско-Белорусский индустриальный парк «Великий камень», крупнейший проект двустороннего сотрудничества, функционирует с 2015 г. и привлек около 1,5 млрд долл. инвестиций. На конец 2022 г. в парке зарегистрировано 100 резидентов из 15 стран, а к 2025 г. их число увеличилось до 142 организаций [\[20\]](#). Ключевые направления деятельности включают машиностроение, электронику, логистику, фармацевтику. Парк предоставляет резидентам существенные налоговые льготы, включая освобождение от налога на прибыль на 10 лет и снижение ставки подоходного налога для сотрудников до 9% [\[21\]](#).

Молдова, несмотря на относительно скромный объем экономики, также попадает в поле зрения китайской стратегии в Черноморском регионе. Экспорт Китая в Молдову в 2023 г. составил 251,6 млн долл., что поставило КНР на шестое место среди торговых партнеров страны [\[22\]](#). В 2021 г. Молдова представила Китаю инвестиционные проекты в сферах медицины, промышленности, информационных технологий и сельского хозяйства. Особый интерес вызывает экспорт молдавского вина в Китай – КНР стала пятым по величине рынком сбыта.

Партнёрство и конкуренция в китайско-российском балансе региона

Взаимодействие Китая и России в постсоветском пространстве эволюционировало от настороженного разграничения сфер влияния до pragматичного сотрудничества с элементами скрытой конкуренции. На начальном этапе после распада СССР Китай проявлял осторожность в отношениях с бывшими советскими республиками, признавая доминирующую роль России в регионе [\[23\]](#). По мере укрепления своих экономических позиций Пекин стал более активно продвигать собственные интересы, хотя и старался избегать прямой конфронтации с Москвой, предпочитая механизмы согласования и координации.

Двусторонние экономические отношения между Китаем и Россией демонстрируют впечатляющую динамику, особенно после 2014 г., когда западные санкции подтолкнули Москву к усилению восточного вектора внешней политики. Товарооборот между странами достиг рекордных показателей в 2023 г. – 240 млрд долл., а в 2024 г. превысил 244,8 млрд [\[24\]](#). Структура торговли отражает комплементарность экономик: Китай поставляет в Россию промышленные товары (машины, электронику, автомобили), а Россия экспортирует преимущественно сырье (нефть, газ, уголь, древесину, зерно). Значимым трендом стал переход на расчеты в национальных валютах, преимущественно в юанях, по более чем половине сделок, что снижает зависимость от доллара.

Сотрудничество в энергетической сфере выступает одним из столпов китайско-российского партнерства. Газопровод «Сила Сибири», введенный в эксплуатацию в 2019 г., позволил начать прямые поставки российского газа на китайский рынок в объеме до 38 миллиардов кубометров в год. Обсуждается строительство «Силы Сибири-2» с потенциальной пропускной способностью 50 миллиардов кубометров [\[25\]](#). Китайские компании приобрели доли в российских энергетических проектах, включая 20% в «Ямал СПГ» и 10% в «Арктик СПГ-2». Эти инвестиции обеспечивают КНР доступ к арктическим ресурсам и развиваются Северный морской путь как альтернативный маршрут доставки энергоносителей [\[25\]](#).

Координация усилий России и Китая на постсоветском пространстве осуществляется через многосторонние форматы, включая Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС) и механизмы сопряжения инициативы «Пояс и путь» с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС). В 2015 г. Россия и Китай подписали декларацию о сопряжении этих проектов, нацеленную на избежание конкуренции и гармонизацию инфраструктурных планов [\[26\]](#). На практике реализация декларации сталкивается с определенными трудностями, связанными с различиями в подходах и ресурсных возможностях сторон.

Элементы конкуренции между Россией и Китаем наиболее заметны в Центральной Азии, где исторически сложившееся влияние Москвы постепенно уступает место экономическому доминированию Пекина. Китай превзошел Россию по объему торговли со всеми странами региона и стал ключевым инвестором в транспортную и энергетическую инфраструктуру. При этом сложилось своеобразное разделение сфер влияния: Россия сохраняет преимущества в военно-политической области и трудовой миграции, в то время как Китай доминирует в сфере инвестиций и торговли. Такой баланс позволяет избегать открытого соперничества. (Таблица 3).

Таблица 3. Доля Китая во внешнеторговом обороте стран региона (2015-2024 гг., %)

| Страна | 2015 | 2020 | 2023 | 2024 |
|--------------|------|------|------|------|
| Казахстан | 13% | 18% | 22% | 24% |
| Узбекистан | 10% | 15% | 20% | 22% |
| Таджикистан | 15% | 20% | 25% | 27% |
| Кыргызстан | 12% | 17% | 22% | 24% |
| Туркменистан | 25% | 30% | 35% | 37% |
| Грузия | 5% | 8% | 12% | 14% |
| Армения | 4% | 7% | 10% | 12% |
| Азербайджан | 6% | 9% | 13% | 15% |
| Беларусь | 3% | 5% | 7% | 8% |
| Молдова | 1% | 2% | 3% | 4% |
| Россия | 12% | 18% | 24% | 26% |

Источник: составлено автором на основании данных статистических управлений стран СНГ.

Барьеры и возможности будущего китайского влияния

Расширение торгового влияния Китая на постсоветском пространстве сталкивается с комплексом ограничений и вызовов разной природы. Геополитическая нестабильность выступает фактором риска для китайских инвестиций и торговых маршрутов. Военный

конфликт на Украине послужил фактором, поменявшим сложившиеся логистические цепочки и КНР переориентировала потоки товаров на альтернативные маршруты. Локальные конфликты в других частях региона, включая армяно-азербайджанские противоречия и пограничные споры в Центральной Азии, также создают потенциальные риски для стабильного функционирования транспортных коридоров. Китайские стратеги вынуждены учитывать вероятность эскалации этих конфликтов при планировании долгосрочных инвестиций.

Экономические ограничения связаны с долговой нагрузкой стран-партнеров и вызывают вопросы о долгосрочной устойчивости китайской модели инвестирования. Особенно уязвимы малые экономики региона, такие как Таджикистан и Кыргызстан, где значительные кредиты от Китая на инфраструктурные проекты привели к росту внешнего долга. Для Таджикистана долг перед китайскими кредиторами оценивается в 1,2 млрд долл., что составляет около 20% внешнего долга страны [27]. Аналогичная ситуация наблюдается в Кыргызстане, где задолженность перед Эксимбанком Китая превышает 1,8 млрд долл. Потенциальная неспособность обслуживать эти долги может привести либо к пересмотру условий сотрудничества, либо к передаче стратегических активов под контроль китайских компаний.

Технологические барьеры проявляются в недостаточной интеграции производственных цепочек и ограниченной локализации высокотехнологичных производств в странах региона. Большинство совместных проектов ориентировано на первичную обработку ресурсов или сборку с использованием китайских компонентов, что закрепляет технологическую зависимость от КНР. Существенная часть финансирования в рамках инициативы «Пояс и путь» направляется на контракты с китайскими компаниями, использующими преимущественно китайское оборудование и рабочую силу, что ограничивает стимулирующий эффект для местных экономик.

Конкуренция со стороны других внешних игроков представляет дополнительный вызов для китайской стратегии. Европейский союз продвигает инициативу Global Gateway с бюджетом 300 млрд евро на период 2021-2027 гг., направленную на финансирование инфраструктурных проектов в Африке и Центральной Азии как альтернативу китайской инициативе «Пояс и путь» [28]. В 2024 г. экспорт ЕС в Центральную Азию вырос на 99,5% по сравнению с 2014 г. [29]. Турция развивает проект «Срединный коридор», предлагая маршрут, обходящий Россию и Иран. США также увеличивают экономическое присутствие в регионе в некоторых странах. Многосторонняя конкуренция заставляет Китай адаптировать свою стратегию и предлагать более привлекательные условия сотрудничества.

Возможности для дальнейшего расширения влияния Китая связаны с объективными факторами географической близости и взаимодополняемости экономик (Таблица 4). Транспортная интеграция продолжит укрепляться по мере завершения ключевых инфраструктурных проектов, таких как железнодорожная дорога Китай-Кыргызстан-Узбекистан, глубоководный порт Анкария, модернизация Хоргоса и других логистических узлов. Целевой показатель товарооборота Китая с Центральной Азией в 70 млрд долл. к 2030 г. выглядит вполне достижимым при сохранении текущих темпов роста.

Таблица 4. SWOT-анализ торгового влияния Китая на постсоветском пространстве

| Сильные стороны | Слабые стороны |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Мощный финансовый потенциал и | <ul style="list-style-type: none"> Асимметричная структура торговли (сыре |

| | |
|---|--|
| накопленные резервы | в обмен на готовую продукцию) |
| <ul style="list-style-type: none"> • Комплексный подход: инвестиции + торговля + инфраструктура • Географическая близость к региону • Отсутствие политических условий для экономического сотрудничества • Технологические возможности для реализации крупных проектов | <ul style="list-style-type: none"> • Слабая локализация производств и технологий • Сопротивление местного населения китайским проектам • Проблемы с экологическими стандартами проектов • Непрозрачность условий кредитования |
| Возможности | Угрозы |
| <ul style="list-style-type: none"> • Дальнейшее развитие альтернативных транспортных коридоров • Увеличение доли расчетов в национальных валютах • Расширение экспорта сельхозпродукции в Китай • Цифровая трансформация торговых отношений • Углубление интеграции в рамках ШОС | <ul style="list-style-type: none"> • Геополитическая нестабильность в регионе • Растущая конкуренция со стороны ЕС (Global Gateway) • Потенциальные противоречия с Россией • Долговые проблемы стран-партнеров • Усиление санкционного давления Запада • Внутренние экономические проблемы Китая |

Источник: составлено автором на основании проведенного исследования.

Энергетическое сотрудничество останется одним из приоритетов китайской стратегии, с возможным расширением газопроводной системы Средняя Азия – Китай и увеличением импорта нефти из России и Казахстана. Цифровая связность представляет растущую сферу китайского влияния, включая развитие электронной коммерции, финансовых технологий и телекоммуникационной инфраструктуры. Китайские технологические гиганты, такие как Huawei и ZTE, активно продвигают свои решения для строительства сетей 5G и цифровизации городской инфраструктуры в странах региона.

Заключение

За относительно короткий исторический период КНР превратилась из второстепенного игрока в ведущего торгового партнера для большинства бывших советских республик. Китайский товарооборот с регионом демонстрирует устойчивый рост, достигнув совокупного показателя более 350 млрд долл. к 2024 г. Инфраструктурное измерение китайской стратегии заключается в формировании альтернативных транспортных коридоров, обеспечивающих более эффективный доступ к европейским рынкам. Центральноазиатский маршрут через Казахстан, Средний коридор через Каспий, Азербайджан и Грузию с выходом к Черному морю, а также северный путь через Россию и Беларусь образуют многокомпонентную сеть, снижающую зависимость КНР от традиционных морских маршрутов. Ключевые логистические узлы – сухой порт Хоргос, каспийские порты Актау и Баку, черноморские Поти, Батуми и строящаяся Анаклия, индустриальный парк «Великий камень» в Беларуси – становятся опорными точками китайского присутствия.

Энергетическая составляющая китайского расширения в регионе направлена на

обеспечение стабильного доступа к ресурсам. Газопроводная система Средняя Азия – Китай, нефтепровод Казахстан – Китай, поставки российских углеводородов, импорт урана, меди и других полезных ископаемых формируют ресурсную базу для развития китайской экономики. Параллельно КНР инвестирует в возобновляемую энергетику, выстраивая сбалансированный портфель энергетических активов.

Черноморский регион приобретает возрастающее значение как стратегический транспортный узел, связывающий сухопутные маршруты из Центральной Азии и Южного Кавказа с европейскими рынками. Китайские компании инвестируют в развитие портовой инфраструктуры, включая участие в создании глубоководного порта Анаклия. Несмотря на геополитические осложнения Черноморье остается одним из приоритетных направлений в рамках морской составляющей инициативы «Пояс и путь».

Баланс влияния на постсоветском пространстве постепенно смещается в пользу Китая, хотя КНР избегает прямой геополитической конфронтации с Россией и западными державами. Сложилась своеобразная система разделения сфер влияния: Китай доминирует в экономической и инфраструктурной сферах, Россия сохраняет преимущество в военно-политической области, США концентрируются на экспансии региона через продвижение прозападных моделей общества. Данная полицентрическая модель взаимодействия, вероятно, сохранится в среднесрочной перспективе, при условии отсутствия кардинальных геополитических сдвигов.

Прогнозируя дальнейшее развитие китайского влияния в регионе, можно выделить несколько ключевых тенденций. Торговая интеграция продолжит углубляться на фоне географической близости и взаимодополняемости экономик. Расширение товарооборота будет сопровождаться изменением его структуры в сторону увеличения доли продукции с высокой добавленной стоимостью. Цифровая составляющая экономического сотрудничества приобретет возрастающее значение, охватывая электронную коммерцию, финансовые технологии и умную инфраструктуру. Стоит признать, что сохраняются риски и ограничения, связанные с долговой нагрузкой стран-партнеров, геополитической нестабильностью и потенциальной конкуренцией с другими внешними игроками. Постсоветское пространство, расположенное на стратегическом перекрестке между Европой и Азией, продолжит трансформироваться и интегрироваться в новую экономическую архитектуру под влиянием КНР, играющей роль одного из ключевых бенефициаров происходящих изменений.

Библиография

1. Kalimullin A., Gafurov I. Political and economic reform in the post-Soviet space // The Reform of Teacher Education in the Post-Soviet Space. Routledge, 2024. P. 3-22. <https://doi.org/10.4324/9781003348047>
2. Lim G., Tjia L. Y., Murashkin N. Opportunities and Challenges of China's Economic Ties with Kazakhstan: Looking Back to Look Forward // The Chinese Economy. 2025. T. 58. № 1. P. 127-140. <https://doi.org/10.1080/10971475.2024.2373643>
3. Flow of natural gas from Central Asia, 2025 // CNPC. URL: <https://www.cnpc.com.cn/en/FlowofnaturalgasfromCentralAsia/FlowofnaturalgasfromCentralAsia2.shtml> (дата обращения: 01.01.2025).
4. Berlie J. A., Benard M. Economy and Belt and Road Initiative: Kazakhstan and China // Open Access Library Journal. 2024. T. 11. № 10. P. 1-8. DOI: 10.4236/oalib.1111627
5. Rumer B. Disintegration and Reintegration in Central Asia: Dynamics and Prospects // Central Asia in Transition: Dilemmas of Political and Economic Development. Routledge, 2024. P. 1-66. <https://doi.org/10.4324/9781003578789>

6. China's Total Export & Import Values, 2025 // General Administrator of Customs of the People's Republic of China. URL: <http://english.customs.gov.cn/Statistics/Statistics?ColumnId=1&page=4> (дата обращения: 01.01.2025).
7. Khorgos: The biggest dry port in the world, 2024 // General Administrator of Customs of the People's Republic of China. URL: <https://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/khorgos.html> (дата обращения: 01.01.2025).
8. Liu D., Jin Y. How is a BRI Project Proposal Softened and Materialized? An Examination of the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway // Journal of Contemporary China. 2024. P. 1-20. <https://doi.org/10.1080/10670564.2024.2445535>
9. Misiągiewicz J. Energy Infrastructure Cooperation Between China and the Caspian Region States // Athenaeum Polskie Studia Politologiczne. 2024. Т. 83. № 1. Р. 135-155.
10. Мониторинг взаимных инвестиций ЕАБР - 2024. Евразийский регион // ЕАБР. URL: <https://eabr.org/analytics/special-reports/monitoring-vzaimnykh-investitsiy-eabr-2024-evraziyskiy-region/> (дата обращения: 01.01.2025).
11. Koçak M., Yeşilçimen G. G. Kazakhstan's Anti-China Protests: Implications for the Belt and Road Initiative in Central Asia // Alternatif Politika. 2024. Т. 16. № 3. Р. 417-440. <https://doi.org/10.53376/ap.2024.15>
12. Jafari N. Toward an Analytical Technique for Evaluating Alternative East-West Supply Chain Routes Through Azerbaijan // 2024 3rd International Conference on Problems of Logistics, Management and Operation in the East-West Transport Corridor (PLMO). IEEE, 2024. P. 1-4. DOI: 10.1109/PLMO62307.2024.10887143
13. The China-Georgia Free Trade Agreement, 2018 // Department of International Trade and Economic Cooperation. URL: http://fta.mofcom.gov.cn/georgia/annex/xdzw_en.pdf (дата обращения: 01.01.2025).
14. Alcoholic Beverages Sector in Georgia, 2024 // TBC Capital. URL: <https://tbccapital.ge/static/file/202408090238-alcoholic-beverages-sector-2024.pdf> (дата обращения: 01.01.2025).
15. Azerbaijan actively collaborating with Chinese companies, says president, 2025 // Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/021IV842.html> (дата обращения: 01.01.2025).
16. Atanesyan A. V., Reynolds B. M., Mkrtichyan A. E. Balancing between Russia and the West: the hard security choice of Armenia // European Security. 2024. Т. 33. № 2. Р. 261-283. <https://doi.org/10.1080/09662839.2023.2258528>
17. Asgarov S. The Analysis of China's "Debt Diplomacy" in the South Caucasus // Orta Doğu ve Orta Asya-Kafkaslar Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi. 2024. Т. 4. № 1. Р. 63-81. <https://doi.org/10.5281/zenodo.12578874>
18. DP World Romania doubles container shipping capacity in Black Sea port, 2024 // Reuters. URL: <https://www.reuters.com/markets/commodities/dp-world-romania-doubles-container-shipping-capacity-black-sea-port-2024-06-18/> (дата обращения: 01.01.2025).
19. Rekhviashvili L., Lang T. Chinese investments as part of infrastructure-led development: multi-scalar contestations around Georgia's flagship infrastructure projects // Eurasian Geography and Economics. 2024. P. 1-30. <https://doi.org/10.1080/15387216.2024.2311712>
20. China-Belarus Industrial Park Great Stone welcomes 30 new residents in 2024, 2025 // BELTA. URL: <https://eng.belta.by/economics/view/china-belarus-industrial-park-great-stone-welcomes-30-new-residents-in-2024-165646-2025/> (дата обращения: 01.01.2025).
21. Ma Li Wenbo. The Great Stone China-Belarus Industrial Park, 2024 // Ministry of Foreign Affairs The People's Republic of China. URL: <https://m.mofcom.gov.cn/article/beltandroad/by/enindex.shtml> (дата обращения: 01.01.2025).
22. China ranks 6th among Moldova's trading partners: How can Moldovan entrepreneurs be

- promoted on the Chinese market?, 2024 // Invest Moldova. URL: <https://invest.gov.md/en/china-ranks-6th-among-moldovas-trading-partners-how-can-moldovan-entrepreneurs-be-promoted-on-the-chinese-market/> (дата обращения: 01.01.2025).
23. Аватков В. А., Ерманалиева А. Р. Казахстан как центр столкновения интересов глобальных игроков на постсоветском пространстве: России, Китая, США и Турции // Постсоветские исследования. 2024. Т. 7. № 1. С. 9-19. EDN: IRBEQI
24. Russia (RUS) and China (CHN) Trade // The Observatory of Economic Complexity. URL: <https://oec.world/en/profile/bilateral-country/rus/partner/chn> (дата обращения: 01.01.2025).
25. Fadeev A. M. et al. Energy cooperation of Russia and China in the Arctic: state and prospects // Polar Geography. 2024. Т. 47. № 1. Р. 16-32.
<https://doi.org/10.1080/1088937X.2024.2321143> EDN: YDROUI
26. Шупин Я. Сопряжение Евразийского экономического союза и проекта "Один пояс и один путь": анализ моделей взаимодействия // Век глобализации. 2022. № 4 (44). С. 85-96. DOI: 10.30884/vglob/2022.04.06 EDN: NAVQHU
27. Yan Y. T. Tajikistan: China's security gatekeeper in Central Asia // Research Handbook on the Belt and Road Initiative. Edward Elgar Publishing, 2021. Р. 312-322.
<https://doi.org/10.4337/9781789908718.00036>
28. Niknami R. Transforming of Central Asia-EU Relations in the Context of the EU's Global Gateway Initiative (2021-2024) // Journal of Iran and Central Eurasia Studies. 2025. Т. 7. № 2. Р. 85-103. <http://doi.org/10.22059/jices.2025.389182.1082>
29. EU-Central Asia trade, 2025 // Council of the European Union. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/eu-central-asia-trade/> (дата обращения: 01.01.2025). "

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Предметом исследования в рецензируемой статье выступает торговое влияние Китая на постсоветском пространстве.

Методология исследования базируется на сочетании элементов сравнительно-исторического и системного анализа, применении SWOT-анализа, использовании в качестве исходного материала статистических данных таможенных и экономических ведомств КНР и постсоветских государств, отчётов международных организаций и инфраструктурных банков, текстов официальных программ сотрудничества.

Актуальность работы авторы справедливо связывают с активным продвижением Китая в регионы, традиционно считавшиеся зоной влияния других держав, включая постсоветское пространство, с происходящими изменениями транспортных потоков, товарной структуру региональной торговли и инвестиционных приоритетов, с необходимостью изучения устойчивости формирующихся тенденций и их долгосрочных последствий.

Научная новизна работы состоит в обобщении двусторонних торговых соглашений, инвестиционных проектов и транспортных маршрутов, реализуемых при участии китайских компаний, в выявлении сильных и слабых сторон китайской торговой стратегии, ключевых вызовов и возможностей дальнейшего расширения торгового влияния Китая на постсоветском пространстве.

Структурно в тексте публикации выделены следующие разделы: Шёлковые нити

геоэкономической стратегии Китая в Евразии, Центральная Азия и возвращение влияния на исторических маршрутах, Кавказский транзит как новый путь к Европе, Черноморское направление в системе торговых путей Китая, Партнёрство и конкуренция в китайско-российском балансе региона, Барьеры и возможности будущего китайского влияния, Заключение и Библиография.

В публикации отмечено, что за относительно короткий исторический период КНР превратилась из второстепенного игрока в ведущего торгового партнера для большинства бывших советских республик; проведен анализ динамики товарооборота Китая с постсоветскими странами в 2015-2024 гг.; рассмотрены крупнейшие инфраструктурные и индустриальные проекты Китая в регионе. Авторами выделены ключевые тенденции: увеличения доли продукции с высокой добавленной стоимостью в структуре товарооборота, развитие электронной коммерции, цифровизацию финансовых технологий и инфраструктуры.

Библиографический список включает 40 источников: интернет-ресурсы, научные публикации российских и зарубежных авторов по рассматриваемой тематике на русском и иностранных языках. В тексте публикации имеются адресные ссылки к списку литературы, подтверждающие наличие апелляции к оппонентам.

Из замечаний стоит отметить следующие. Во-первых, начальная, вводная часть работы почему-то не озаглавлена как Введение. Во-вторых, в соответствии с принятыми редакцией Правилами «В списке литературы не указываются: ... Интернет-источники, включая информацию с сайтов, а также статьи на сайтах и в блогах... Все вышеперечисленные источники упоминаются в тексте статьи в скобках, наряду с прочими комментариями и примечаниями авторов».

Тема статьи актуальна, отражает результаты проведенного авторами исследования, соответствует тематике журнала «Международные отношения», может вызвать интерес у читателей, но нуждается в некоторой доработке перед опубликованием.

Результаты процедуры повторного рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Предметом рецензируемого исследования выступают ключевые направления, формы и последствия расширения торгового влияния Китая на постсоветском пространстве. Хронологические рамки исследования: с 2013-го по 2024-й годы; структурные рамки: геоэкономический, инфраструктурный и энергетический секторы экономики. Автор справедливо связывает высокую степень научной актуальности и практической значимости своего исследования с масштабом происходящих на постсоветском пространстве изменений, а также всей большей вовлечённостью КНР в эти процессы. Методология исследования также достаточно хорошо продумана: автор вполне ожидаемо отдал предпочтение комплексному подходу, в котором сочетаются элементы сравнительно-исторического и системного, а также институционального и SWOT-анализа. Кроме того в процессе работы использовался анализ рисков, анализ вторичных статистических данных и некоторые другие. Вполне корректное применение перечисленных методов позволило автору получить результаты, имеющие признаки научной новизны и достоверности. Прежде всего, речь идёт о выявленных в процессе анализа ключевых составляющих продвижения экономического влияния Китая в исследуемом регионе: энергетическом, логистическом и др. Изучена также возрастающая зависимость Китая от данного региона, учитывая энергетические формы этой зависимости, транспортные и т. д. Наконец, автор предложил свой прогноз

относительно дальнейшего развития китайского влияния на постсоветском пространстве, выделив несколько основных тенденций: углубление экономической интеграции, расширение товарооборота, возрастающее значение цифровых технологий в экономике и др. В структурном плане рецензируемая работа также производит положительное впечатление: её логика последовательна и отражает основные аспекты проведённого исследования. В тексте выделены следующие разделы: - «Введение», где ставится научная проблема, обосновывается актуальность её исследования, формулируются его цель и задачи, а также описывается теоретико-методологическая и эмпирическая база проведённого исследования; - далее следуют пять содержательных разделов, в каждом из которых анализируется одно из направлений китайского экономического продвижения на постсоветском пространстве («Шёлковые нити геоэкономической стратегии Китая в Евразии», «Центральная Азия и возвращение влияния на исторических маршрутах», «Кавказский транзит как новый путь к Европе», «Черноморское направление в системе торговых путей Китая» и «Партнёрство и конкуренция в китайско-российском балансе региона»); - шестой из содержательных разделов («Барьеры и возможности будущего китайского влияния») посвящён анализу основных проблем, возникающих в процессе расширения влияния Китая в регионе, а также перспектив укрепления экономического сотрудничества со странами региона; - «Заключение», где резюмируются итоги проведённого исследования, делаются выводы и намечаются перспективы дальнейших исследований. Стиль рецензируемой статьи научно-аналитический. В тексте встречается незначительное количество стилистических (например, стилистические двусмысленности, как в предложении «В Казахстане создаются совместные предприятия в металлургии и машиностроении»; и др.) и грамматических (например, ошибка в заголовке первой таблицы (неверно написан предлог «с»): «Товарооборот Китая со постсоветскими странами»; и др.) погрешностей, но в целом он написан достаточно грамотно, на хорошем русском языке, с корректным использованием научной терминологии. Библиография насчитывает 29 наименований, в том числе источники на иностранных языках, и в должной мере отражает состояние исследований по проблематике статьи. Апелляция к оппонентам имеет место и выражена в библиографическом списке, а также в теоретико-методологической части статьи. К специально оговариваемым достоинствам статьи можно отнести весьма актуальную и интересную тему, выбранную для исследования, а также достаточно большой объём эмпирического материала, привлечённый для анализа. Отдельно следует отметить использование четырёх таблиц, что существенно упрощает восприятие аргументов автора.

ОБЩИЙ ВЫВОД: предложенную к рецензированию статью можно квалифицировать в качестве научной работы, отвечающей основным требованиям, предъявляемым к работам подобного рода. Полученные автором результаты будут интересны для политологов, политических социологов, экономистов, специалистов в области мировой политики и международных отношений, а также для студентов перечисленных специальностей.

Представленный материал соответствует тематике журнала «Международные отношения». По результатам рецензирования статья рекомендуется к публикации.