

УДК 339.9(574+510)
DOI: 10.36979/1694-500X-2026-26-3-209-220

**СОПРЯЖЕНИЕ «ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЁЛКОВОГО ПУТИ»
И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ «НУРЛЫ ЖОЛ»: ОБРАЗЦОВАЯ ПРАКТИКА
И ПЕРСПЕКТИВЫ КИТАЙСКО-КАЗАХСТАНСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА**

Ю. Фэн, М.Л. Лагутина

Аннотация. Рассматривается сопряжение «Экономического пояса Шёлкового пути» и казахстанской новой экономической политики «Нурлы жол». На основе сотруднических документов, подписанных на межправительственном уровне между Китаем и Казахстаном, а также официальных статистических данных, с использованием методов анализа кейсов и сравнительного исследования, проведён системный анализ сотрудничества и эффективности его реализации в таких областях, как политическая координация, взаимосвязанность инфраструктуры, энергетическое сотрудничество, торгово-инвестиционные отношения и гуманитарные обмены между двумя странами. Исследование показывает, что благодаря многоуровневым механизмам сотрудничества Китай и Казахстан достигли глубокой синергии стратегий развития, добились значительных результатов в области транспортной логистики, энергетики, торговли и т. д., что стало образцом регионального сотрудничества в совместном строительстве «Пояса и пути». В то же время обсуждаются такие вызовы, как геополитические факторы, однообразие сотрудничества экономической структуры и синофобия, а также предлагаются конструктивные пути углубления сопряжения стратегий для предоставления рекомендаций по будущему китайско-казахстанскому сотрудничеству.

Ключевые слова: Инициатива «Пояс и путь»; Экономический пояс Шёлкового пути; «Нурлы жол»; сопряжение стратегий; китайско-казахстанское сотрудничество; синофобия; механизм «Китай – Центральная Азия».

**«ЖИБЕК ЖОЛУНУН ЭКОНОМИКАЛЫК АЛКАСЫН»
ЖАНА «НУРЛУУ ЖОЛ» ЭКОНОМИКАЛЫК САЯСАТЫН БАЙЛАНЫШТЫРУУ:
КЫТАЙ-КАЗАК КЫЗМАТТАШТЫГЫНЫН ҮЛГҮ БОЛГОН
ПРАКТИКАЛАРЫ ЖАНА КЕЛЕЧЕКТЕРИ**

Ю. Фэн, М.Л. Лагутина

Аннотация. Бул мақалада «Жибек жолунун экономикалык алкагы» менен Казакстандын жаңы экономикалык саясаты «Нурлуу жолдун» байланышы каралат. Кытай менен Казакстандын ортосунда өкмөттөр аралык деңгээлде кол коюлган кызматташтык документтерине, ошондой эле расмий статистикалык маалыматтарга таянып, кейс-стади жана салыштырмалуу изилдөө ыкмаларын колдонуу менен, саясий координация, инфраструктуралык байланыш, энергетикалык кызматташтык, соода жана инвестициялык мамилелер жана эки өлкөнүн ортосундагы гуманитардык алмашуу сыяктуу тармактарда кызматташуунун жана анын натыйжалуулугунун системалуу талдоосу жүргүзүлөт. Изилдөө көп катмарлуу кызматташуу механизмдери аркылуу Кытай менен Казакстан өздөрүнүн өнүгүү стратегияларында терең синергияга жетишип, транспорттук логистикада, энергетикада, соодада жана башка тармактарда олуттуу натыйжаларга жетишип, «Бир алкак, бир жол» демилгесин биргелешип курууда аймактык кызматташтык үчүн үлгү болуп берерин көрсөтүп турат. Ошол эле учурда, геосаясий факторлор, экономикалык кызматташтыктын бир түрдүүлүгү жана кытайлыктар үчүн коргонуу сыяктуу кыйынчылыктар талкууланып, стратегияларды шайкеш келтирүүнүн конструктивдүү жолдору сунушталып, келечектеги кытай-казакстандык кызматташтык боюнча сунуштар берилет.

Түйүндүү сөздөр: «Бир алкак, бир жол» демилгеси; Жибек жолунун экономикалык алкагы; «Нурлуу жол»; стратегияларды шайкеш келтирүү; Кытай-Казакстан кызматташтыгы; кытайлыктар үчүн коргонуу; Кытай – Борбордук Азия механизми.

**ALIGNMENT OF THE «SILK ROAD ECONOMIC BELT»
AND THE «NURLY ZHOL» ECONOMIC POLICY: EXEMPLARY PRACTICE
AND PROSPECTS FOR CHINA-KAZAKHSTAN COOPERATION**

Yu. Feng, M.L. Lagutina

Abstract. This article examines the alignment of the «Silk Road Economic Belt» and Kazakhstan's new economic policy «Nurly zhol». Based on intergovernmental cooperation documents signed between China and Kazakhstan, as well as official statistical data, a systematic analysis of cooperation and its implementation effectiveness is conducted in areas such as policy coordination, infrastructure connectivity, energy cooperation, trade and investment relations, and cultural exchanges between the two countries, using case study and comparative research methods. Research shows that through multi-tiered cooperation mechanisms, China and Kazakhstan have achieved profound strategic synergy, securing significant results in areas such as transport and logistics, energy, trade, and other areas. This has served as a model for regional cooperation in the joint construction of the «Belt and Road». Meanwhile, the article discusses challenges such as geopolitical factors, the homogeneity of economic structural cooperation, and sinophobia. It also proposes constructive approaches to deepen strategic alignment, offering recommendations for future China-Kazakhstan cooperation.

Keywords: «Belt and Road» Initiative; Silk Road Economic Belt; «Nurly zhol»; strategic alignment; China-Kazakhstan cooperation; Sinophobia; «China – Central Asia» mechanism.

В 2013 году председатель КНР Си Цзиньпин впервые выдвинул в Казахстане инициативу совместного строительства «Экономического пояса Шёлкового пути» (ЭПШП), открывшую новую главу в сотрудничестве инициативы «Один пояс – один путь». Эта инициатива представляет собой комплексную систему, объединяющую многоаспектное сотрудничество в экономической, политической, культурной и других сферах. Она включает в себя сухопутный коридор «Экономический пояс Шёлкового пути» и морской коридор «Морской Шёлкового путь XXI века». Китайская инициатива «Пояс и путь» опирается на пять ключевых направлений: политическая координация, инфраструктурная взаимосвязанность, беспрепятственная торговля, финансовая интеграция и формирование более тесных связей между людьми [1]. Эти пять направлений представляют собой рамки политики, содержание сотрудничества и индикаторы оценки инициативы «Пояс и путь».

Казахстан являлся важным узлом на древнем Шёлкового пути, а также местом, где впервые была выдвинута инициатива «Пояс и путь». В 2014 году тогдашний президент Казахстана Н.А. Назарбаев представил новую экономическую политику «Нурлы жол» или «Светлый путь», в рамках которой планируется инвестировать 500 млрд тенге (около 2,8 млрд долл.) [2] с целью стимулирования экономического развития страны посредством развития

транспортно-логистической инфраструктуры и диверсификации экономики, что в высшей степени совпадает с инициативой «Пояс и путь». Как отметил президент Казахстана в послании о положении страны, новая экономическая политика «Нурлы жол» является дополнением к концепции китайского ЭПШП и суть «Нурлы жол» заключается в национальном плане развития инфраструктуры, направленном на активизацию экономической деятельности и содействие трудоустройству граждан [3, с. 3]. Благодаря политическому руководству глав государств и эффективной координации на межправительственном уровне, за последние более чем десять лет Китай и Казахстан осуществили сопряжение инициатив «ЭПШП» и «Нурлы жол», сформировав модель взаимовыгодного сотрудничества.

Анализ существующих исследований показывает, что в научных кругах стратегическое сопряжение Китая и Казахстана исследуется преимущественно с точки зрения макрополитики или в отдельных сферах, например энергетике и транспорте. Учитывая этот недостаток, в данной статье на основе многоуровневого механизма сотрудничества проведён междисциплинарный и многосферный системный анализ сопряжения ЭПШП и политики «Нурлы жол». Цель исследования – систематизировать механизмы сопряжения, оценить результаты сотрудничества, выявить потенциальные проблемы и дать рекомендации по продвижению стратегического

сотрудничества Китая с другими центрально-азиатскими странами. В научной литературе наблюдается расхождение в переводе русского термина «сопряжение» на английский язык. Так, доцент И.Н. Бурганова перевела слово «сопряжение», входящее в заголовок её статьи, на английский язык как «integration» [4, с. 226]. В то же время представляется обоснованным рассматривать «сопряжение» как синоним термина «connectivity», который, в свою очередь, переводится на русский язык как «связанность». Данное толкование согласуется с подходом профессоров Л.Б. Вардомского и М.О. Тураевой, которые определяют «связанность» (connectivity) как взаимоотношения между государствами или группами государств в разных областях экономики, политики и социальной сферы [5].

Задачи включают разъяснение политико-экономической логики сопряжения, обобщение сфер и результатов сотрудничества, выявление вызовов. В исследовании используются документы китайских и казахстанских правительств, материалы Министерства коммерции. Методы исследования включают анализ конкретных ситуаций, что обеспечивает его надёжность и актуальность.

Развитие отношений между Китаем и Казахстаном: от установления дипломатических связей к всеобъемлющему стратегическому партнёрству. На сегодняшний день между Китаем и Казахстаном сформировалась многоуровневая и широкомасштабная система сотрудничества. 3 января 1992 г. Китай и Казахстан установили дипломатические отношения. В декабре 2002 г. был подписан «Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Китаем и Казахстаном». В июле 2005 г. две страны установили отношения стратегического партнёрства. В 2011 г. обе страны объявили о развитии всеобъемлющего стратегического партнёрства, а в сентябре 2019 г. – о развитии постоянного и всестороннего стратегического партнёрства.

В августе 2015 г. Китай и Казахстан опубликовали «Совместную декларацию о новом этапе всестороннего стратегического партнёрства» [6]. Данная декларация заложила политико-правовую основу для дальнейшего сотрудничества. В сентябре 2015 г. в ходе государственного

визита в Пекин президент Н.А. Назарбаев формально согласовал «Нурлы жол» с ЭПШП, подписав декларацию о координации между этими двумя инициативами, после чего были созданы казахско-китайские рабочие группы для конкретизации их согласования [7, с. 463]. Это означает, что обе страны интегрировали свои национальные интересы в единую парадигму развития. Создание рабочих групп представляет собой первый шаг по институционализации достигнутого консенсуса. В сентябре 2016 г. был подписан «План сотрудничества по сопряжению строительства ЭПШП и «Нурлы жол» [8], определивший направления сотрудничества в транспорте, энергетике, торговле и инвестициях.

11 сентября 2019 года в Пекине президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев и председатель КНР Си Цзиньпин подписали **Меморандум о взаимопонимании** между правительствами Казахстана и Китая о реализации плана сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нурлы жол» и строительства «Экономического пояса Шелкового пути» [9]. Этот меморандум включает положения об основах сотрудничества, принципы, а также видение перспектив и приоритетов сотрудничества двух стран [10, с. 596]. 17 мая 2023 г. была подписана «Совместная декларация Китая и Казахстана», в которой основной акцент сделан на содействии ЭПШП с политикой «Нурлы жол». Подписание этих документов отражает непрерывное углубление, институционализацию и конкретизацию всестороннего стратегического партнёрства между Китаем и Казахстаном в рамках инициативы «Пояс и путь». К тому же эти документы не являются простым повторением одних и тех же положений, а формируют целостную систему сотрудничества, охватывающую весь спектр взаимодействия – от макростратегического планирования до конкретных механизмов реализации. Суть данной системы заключается в создании надёжной правовой, политической и институциональной базы для сопряжения инициативы ЭПШП с новой экономической политикой Казахстана «Нурлы жол».

Высокоуровневое взаимодействие между Китаем и Казахстаном характеризуется высокой интенсивностью, что подтверждается

многочисленными визитами лидеров двух стран. Председатель Си Цзиньпин шесть раз посещал Казахстан с момента объявления инициативы (в сентябре 2013 г., мае 2015 г., июне 2017 г., сентябре 2022 г., июле 2024 г. и июне 2025 г.), а президент Касым-Жомарт Кемелевич неоднократно ездил в Китай, включая госвизит в 2019 г., участие в церемонии открытия XXIV Олимпийских зимних игр в Пекине в 2022 г., Саммите «Китай – Центральная Азия» и Третьем форуме «Пояс и путь» в 2023 г., а также Боаоском азиатском форуме в 2024 г. [11]. Институциональное строительство ускоряет совместное строительство «Пояса и пути» Китаем и Казахстаном. В 2020 году Китай предложил создать механизм «Китай – Центральная Азия» с регулярными встречами. В начале 2022 г. по инициативе председателя Си Цзиньпина прошёл онлайн-саммит по случаю 30-летия установления дипломатических отношений Китая и пяти стран Центральной Азии, в результате чего механизм «Китай – Центральная Азия» был повышен до уровня глав государств. В мае 2023 г. в Сиане состоялся первый Саммит «Китай – Центральная Азия», а в июне 2025 г. в Астане – второй. Встречи на высшем уровне постоянно придают мощный политический импульс развитию казахско-китайских отношений и способствуют прорывному росту двустороннего сотрудничества. В процессе эволюции взаимодействие между государствами трансформировалось от первоначальных взаимных визитов лидеров к многоуровневой, институционализированной системе диалога. Инициатива Китая по созданию регулярного механизма встреч на высшем уровне с Казахстаном знаменует переход сотрудничества на новый этап – этап институционализации и регламентации. Данный механизм эффективно трансформирует политические договорённости лидеров обеих стран в регулярные рабочие процессы, обеспечивая надёжную институциональную основу для практического сотрудничества во всех сферах. Параллельно с этим в 2022 г. механизм «Китай – Центральная Азия» был повышен до уровня глав государств, что отражает стратегическое расширение и углубление двустороннего взаимодействия. Эта система интегрирует казахско-китайские двусторонние

отношения в более широкий региональный формат сотрудничества, усиливая синергетический эффект взаимодействия двух стран на региональном уровне.

По данным международного информационного агентства Казахстана «Казинформ», в течение последних двух лет страны Казахстан и Китай подписали более 90 соглашений о сотрудничестве, охватывающих такие сферы, как торговля, инфраструктурное строительство, энергетика, сельское хозяйство, наука и технологии [12].

Финансовое обеспечение как основа сопряжения ЭПШП и «Нурлы жол». Китай и Казахстан учредили несколько финансовых институтов и платформ для содействия развитию и сотрудничеству. К ним относятся «Азиатский инвестиционный банк», «Фонд Шёлкового пути», «Китайско-казахстанский фонд сотрудничества трансграничных юаневых потенциалов», «Китайско-казахстанский фонд сотрудничества потенциалов», «Китайско-казахстанский фонд инвестиций», «Банковский союз Шанхайской организации сотрудничества» и «Фонд экономического сотрудничества «Китай – Евразия» [13, с. 125]. Например, «Азиатский банк инфраструктурных инвестиций» (АБИИ) предоставил кредиты на сумму 1,963 млрд долл. на проекты в Казахстане, включая участки «Караганда – Балхаш» и дорогу «Центр – Запад», в то время как «Банк развития» вложил 1,51 млрд долл. (80 % средств) в модернизацию железнодорожной системы Астаны [14].

Развитие китайско-казахстанских отношений за период более 30 лет свидетельствует о переходе к высокоинституционализированной, эффективной и результативной модели сотрудничества. Основой является стратегическое руководство на высшем уровне, а также сопряжение ЭПШП и «Нурлы жол», подкреплённое деятельностью финансовых институтов (АБИИ, Фонд Шёлкового пути). Механизм сотрудничества «Китай – Центральная Азия» функционирует как платформа для диалога и координации между лидерами Китая и стран Центральной Азии. Предполагается, что данные отношения послужат образцом в рамках инициативы «Пояс и путь», характеризуясь тесной политической

координацией, эффективной реализацией проектов и значительными результатами.

Практические результаты сопряжения и ключевые направления сотрудничества. В процессе сопряжения ЭПШП и «Нурлы жол» Китай и Казахстан добились существенных результатов в инфраструктурной, энергетической и торгово-экономической сферах, постепенно формируя всестороннюю и многоуровневую структуру сотрудничества.

Ключевым направлением интеграции является развитие инфраструктурной взаимосвязанности. В результате целенаправленных усилий по развитию инфраструктуры Казахстан стал воротами для железнодорожного сообщения региона с Китаем, достиг целей по выходу к Тихому океану и превращению в евроазиатский транспортный узел, что расширило его экономическую деятельность от континента до океанов [15, с. 7].

Железнодорожное сообщение «Китай – Европа» представляет собой флагманский проект. К 2025 г. общее число отправок поездов «Китай – Европа» превысило 100 тысяч. Эти поезда связывают Китай с 219 городами в 25 странах Европы, перевезя общим объемом 11 миллионов стандартных контейнеров грузов стоимостью свыше 420 млрд долларов, что делает их одним из наиболее интенсивно используемых логистических коридоров на Евразийском континенте [16]. Большая часть этих поездов проходит через Казахстан, что позволило этой внутриконтинентальной стране успешно превратиться в ключевой сухопутный узел, соединяющий Азию и Европу. Казахстан играет критически центральную роль в китайской инициативе «Пояс и путь», эффективно обеспечивая 85 % континентальных перевозок между Китаем и Европой [17].

Сухой порт «Хоргос – Восточные ворота», как развивающийся мультимодальный логистический хаб, представляет собой важный узел на маршруте поездов «Китай – Европа», участвующий в транзитных схемах, связывающих регион с Каспийским морем. В данном пункте осуществляется перегрузка грузов со стандартной китайской колеи на казахстанскую широкую. С 2024 г. порт функционирует в режиме регулярных контейнерных перевозок. Важным

результатом совместных усилий двух сторон стало ускоренное развитие «Транскаспийского международного транспортного маршрута» (ТМТК), который является одним из наиболее удобных и надёжных транспортных коридоров, соединяющих Китай, страны Центральной Азии и Европу. Посредством системного строительства взаимосвязанной инфраструктуры Казахстан осуществил переход от внутриконтинентального государства к евроазиатскому транспортному хабу.

В сфере железнодорожного строительства Китай и Казахстан уже имеют две основные трансграничные железные дороги: «Достык – Алашанькоу» и «Алтынколь – Хоргос». В настоящее время третья дорога «Аягоз – Тачэн» находится на стадии реализации и призвана повысить пропускную способность грузов между двумя странами. Более того, автомагистраль «Западная Европа – Западный Китай» представляет собой транснациональный инфраструктурный проект, связывающий Европу, Россию, Казахстан и Китай. В контексте развития альтернативных транспортных коридоров особую значимость приобретает железная дорога «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» (ККУ). По прогнозам, после ввода в эксплуатацию время доставки грузов из Кашгара (Китай) в Кыргызстан сократится примерно на 7 дней, а логистические издержки снизятся на 15 % по сравнению с действующими маршрутами [18]. Железная дорога ККУ формирует альтернативный «южный» сухопутный маршрут в континентальной транспортной сети Евразии, дополняя «северный» коридор (КНР – Казахстан – РФ – Беларусь – Европа) и «средний» (Транскаспийский) маршрут. Проект способен частично перенаправить грузопотоки из Китая в Узбекистан в обход Казахстана. При этом, несмотря на то, что маршрут железной дороги ККУ не проходит через территорию Казахстана, реализация данного проекта стимулирует модернизацию казахстанской транспортно-логистической инфраструктуры. В условиях усиления региональной конкуренции за транзитные потоки Казахстан оптимизирует собственные коридоры: модернизирует железнодорожные пути, внедряет цифровые решения (электронные накладные, систему

«единого окна»), повышает скорость и качество перевозок, чтобы сохранить долю в евразийском транзитном коридоре. Таким образом, железная дорога ККУ выступает не прямым конкурентом, а важным дополнением к существующей транспортной архитектуре. Этот проект способствует диверсификации маршрутов и позволяет эффективнее удовлетворять растущий спрос на транзитные перевозки между Китаем и Европой.

Логистическая база сотрудничества Китая и Казахстана в Ляньюньгане, являющаяся первым практическим проектом платформы в рамках инициативы «Пояс и путь», была введена в эксплуатацию в 2014 г. и функционирует как «морские ворота» Казахстана в Азиатско-Тихоокеанский регион. Более 80 % потребительских товаров, импортируемых Казахстаном через Китай, а также экспортируемых казахстанских продуктов горнодобывающей промышленности и зерна, консолидируется и распределяется через порт Ляньюньган [19].

В качестве ещё одного значимого проекта сотрудничества выступает Казахстанско-китайский терминал в Сиане, который был введён в эксплуатацию в июне 2025 г. и называется «новой почтовой станцией на Шёлковом пути». Общая площадь терминала составляет 92 тыс. квадратных метров, а годовая проектная мощность достигает 115 тыс. единиц, перевозимых департаментами экономики и финансов (ДЭФ) [20].

Профессор Фуданьского университета Ху Шоуцзюня утверждает, что ресурсы являются фундаментальным условием для формирования симбиотических отношений между региональными экономиками, и с учётом высокой взаимодополняемости Китая и Казахстана в энергетических, технологических, капитальных и трудовых ресурсах, две страны могут эффективно выстроить более стабильные отношения сотрудничества [13, с. 122]. Энергетическое сотрудничество является одним из наиболее ключевых направлений сопряжения Китая и Казахстана. Нефтепровод «Китай – Казахстан» представляет собой первый и важнейший стратегический транснациональный трубопровод Китая для импорта нефти. Он полностью введён в эксплуатацию, его годовая пропускная способность составляет 20 млн тонн нефти, а совокупный

объём перекаченной нефти превысил 100 млн тонн [21, с. 71]. Ещё одним приоритетным проектом энергетического сотрудничества является газопровод Китай – Центральная Азия (линии А/В/С), по которому к 2024 году было перекачено более полутриллиона кубометров газа [22]. Эти трубопроводы вливают мощный импульс в экономический рост региона, обеспечивая развитие стран-поставщиков, стран-транзитёров и стран-потребителей.

В последние годы энергетическое сотрудничество между Китаем и Казахстаном расширяется в сфере новых источников энергии. Ветроэнергетический проект «Жанатас», осуществлённый с использованием китайских технологий, существенно улучшил дисбаланс между спросом и предложением электроэнергии на севере и юге Казахстана, а также диверсифицировал его энергетическую структуру. Ежегодно он может производить около 350 млн кВт·ч чистой электроэнергии, что позволяет сэкономить около 109,5 тыс. тонн условного топлива и сократить выбросы углекислого газа примерно на 289 тыс. тонн [23]. Данный проект снимает острую проблему нехватки электроэнергии в южных регионах и служит образцом для достижения цели «декарбонизации» энергетики в Казахстане.

Китайские предприятия активно инвестируют в сектор возобновляемых источников энергии (ВИЭ) в Казахстане. Например, China Power International Development Limited и Universal Energy Co., Ltd реализовали проекты по строительству солнечных электростанций в Жамбылской и Алматинской областях общей мощностью свыше 500 мегаватт. За последние пять лет объём китайских инвестиций в отрасль ВИЭ Казахстана превысил 3 млрд долл. [24]. По состоянию на начало 2024 г. в Казахстане эксплуатируется 146 объектов ВИЭ с общей установленной мощностью 2883,54 мегаватта. На 2024 год запланирован ввод в эксплуатацию ещё 11 объектов ВИЭ общей мощностью 117,35 мегаватта. Цель Казахстана – увеличить долю ВИЭ в производстве электроэнергии до 15 % к 2030 г. [25]. Исторически сложившаяся сырьевая модель экономического роста Казахстана эволюционирует, и сотрудничество с Китаем в сфере ВИЭ представляет собой стратегическое направление

развития, ориентированное на долгосрочную перспективу. Данное сотрудничество рассматривается не только как модернизация энергетической структуры, но и как ключевой элемент стратегии по обеспечению экономической безопасности страны и её продвижению к устойчивому развитию.

В сфере торгово-экономического сотрудничества Китай и Казахстан достигли значительных успехов. В 1992 г. объём товарооборота между Китаем и Казахстаном составил 368 млн долл. США, а в 2023 году эта цифра достигла 41 млрд долл. США. В 2024 году общий объём двустороннего товарооборота между Китаем и Казахстаном составил 43,8 млрд долларов [26]. 8-е заседание казахско-китайского делового совета, состоявшееся 2 сентября в Пекине под председательством лидеров двух стран, завершилось подписанием более 70 документов на сумму свыше 15 млрд долл., что наглядно показывает прочность стратегических связей между Казахстаном и Китаем [17]. Инвестиционное сотрудничество является ключевым элементом сопряжения ЭПШП и «Нурлы жол». По итогам 2024 года Китай, инвестировав более 1,19 млрд долл. США, вошёл в топ-5 зарубежных стран по объёмам прямых иностранных инвестиций в экономику Казахстана, сообщил посол Казахстана в Китае Ш.Ш. Нурышев [27]. Основные сферы китайских инвестиций в Казахстан включают энергетику, транспорт, сельское хозяйство, логистику и т. д., что обеспечивает мощную поддержку диверсификации промышленности и экономического развития Казахстана.

Экспорт Казахстана в Китай преодолел рамки традиционных энергоносителей и минерального сырья, расширившись за счёт сельскохозяйственной продукции и химической продукции с высокой добавленной стоимостью (химическая продукция). Благодаря функционированию восьми «зелёных коридоров» в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (которые позволили сократить сроки таможенного оформления сельскохозяйственной продукции до одного рабочего дня), объём импорта сельхозпродукции из пяти стран Центральной Азии (включая Казахстан) в Китай за период с января по май 2025 г. достиг 4,36 млрд юаней, что на 26,9 % превышает

показатель аналогичного периода предыдущего года [28]. В период с января по июнь 2025 г. импорт Казахстана из Китая вырос на 22,8 %, в то время как экспорт снизился на 10 % (что обусловлено падением цен на нефть и металлы) [29]. Это наглядно демонстрирует уязвимость казахстанской модели экспорта сырьевых товаров. Однако экономика Казахстана демонстрирует значительную зависимость от природных ресурсов, доходы от которых играют стратегически важную роль как для обеспечения валютной выручки, так и для поддержания фискальной стабильности.

Динамика сотрудничества в новых, развивающихся сферах постоянно усиливается. В последние годы сотрудничество между Китаем и Казахстаном в таких областях, как трансграничная электронная торговля, цифровые коммуникации, логистика, информационно-коммуникационные технологии и цифровое строительство, стало новой яркой точкой в двусторонней торгово-экономической деятельности.

В октябре 2022 г. компания Huawei Technologies Kazakhstan и Министерство цифрового развития, инноваций и аэрокосмической промышленности Республики Казахстан (МЦРИАП РК) подписали меморандум о взаимопонимании, направленный на развитие коммуникационной инфраструктуры страны через внедрение инновационных цифровых решений, включая широкополосный интернет, мобильный интернет и полномасштабное развитие сетей 5G [30]. В мае 2023 г., в рамках первого Китайско-Центральноазиатского саммита, Huawei Technologies Kazakhstan и АО «НК «Қазақстан темір жолы»» (КТЖ) заключили соглашение о намерениях для развития информационной и телекоммуникационной инфраструктуры «Казахстан темір жолы». В феврале 2024 г. в Астане открылся инновационный центр, созданный АО «НК «КТЖ» совместно с китайской компанией Huawei, где президент Токаев выступил с речью. Данный центр будет использовать технологии искусственного интеллекта, облачных решений, Big Data, Интернета вещей (IoT) для создания умной железнодорожной системы [31]. В настоящее время две стороны также подчёркивают необходимость поддержки совместной

реализации «цифрового Шёлкового пути», углубления практического сотрудничества по развитию железнодорожных перевозок «Китай – Европа» и Международного транспортного коридора через Каспийское море [32]. Сотрудничество Китая и Казахстана в рамках совместного строительства «Пояса и пути» обладает ещё более широкими перспективами развития.

Сотрудничество в гуманитарной сфере постоянно углубляется. 12 октября 2023 года официально открылся филиал казахстанского университета, созданный в результате сотрудничества Северо-Западного политехнического университета Китая и Казахского национального университета имени Аль-Фараби. Недавно первая группа магистрантов прибыла в Китай для проведения исследований по выпускным проектам. 10 ноября 2023 г. вступило в силу соглашение о взаимном безвизовом режиме между Китаем и Казахстаном; 27 ноября две страны подписали соглашение о взаимном создании культурных центров. В то же время началось расширение китайского бренда профессионального образования «Мастерская Лу Баня», расположенного в Казахстане. Эти гуманитарные обмены сближают народы двух стран и способствуют постоянному углублению дружбы. Образование является одним из ярких направлений гуманитарного сотрудничества между Китаем и Казахстаном. 2024 и 2025 гг. объявлены соответственно Годом туризма в Казахстане и Годом туризма в Китае. Туристические обмены и сотрудничество между двумя странами вступают в период наибольшего развития. Казахстан все больше становится привлекательным направлением для выездного туризма среди китайских туристов.

Сопряжение ЭПШП и казахстанской стратегии «Нурлы жол» способствует трансформации Казахстана в ключевой транспортно-логистический узел Евразии, укрепляя его позиции как проводника между Китаем, Центральной Азией и Европой. Это сотрудничество стимулирует диверсификацию экономики за счёт развития высокотехнологичных секторов (цифровые технологии, возобновляемая энергетика), повышает энергетическую независимость через совместные проекты в нефтегазовом секторе

и возобновляемых источниках энергии, а также углубляет социально-гуманитарные связи (образование, культура, туризм), что способствует формированию долгосрочной модели развития, выгодной для всех регионов.

Вызовы и риски для сотрудничества. В Центральной Азии Казахстан выделяется благодаря оптимальным инвестиционным условиям, привлекая региональные штаб-квартиры иностранных компаний. Несмотря на успехи в сопряжении ЭПШП и «Нурлы жол», перед двумя странами по-прежнему стоят некоторые вызовы.

Центральная Азия – это действительно ключевой регион, где наиболее остро пересекаются интересы России, ЕС, США, Индии, Китая, Турции и Ирана, а также необходимо учитывать внутренние противоречия между государствами самого региона. Китай, инициируя новые проекты, должен модернизировать существующие отношения и эффективно урегулировать конфликты. Сможет ли он этого достичь, покажет время, тем более что ни Россия, ни США пока не сумели успешно решить эту сложную задачу [33, с. 1285]. В условиях внешней неопределённости китайско-казахстанское сотрудничество находится под влиянием многовекторной дипломатии Казахстана. Гибкое лавирование Астаны между Евразийским экономическим союзом и Западом, выраженное, например, в сотрудничестве с Россией и участии в поддерживаемом ЕС Транскаспийском международном транспортном коридоре (без участия России), создаёт потенциальную конкуренцию китайским логистическим проектам со стороны других кооперационных инициатив Казахстана. В связи с этим Китаю необходимо повысить стратегическую гибкость, трансформируя модель сотрудничества от стремления к эксклюзивному контролю к совместному финансированию и управлению. Такой подход позволит более эффективно адаптироваться к многовекторной и сбалансированной дипломатической реальности Казахстана.

Экономика Казахстана сильно зависит от природных ресурсов. По данным Национального бюро статистики Казахстана, нефтегазовая отрасль обеспечивает более 60 % экспортных доходов страны и в последние годы темпы роста

обрабатывающей промышленности составляли около 5 %, что свидетельствует о постепенном укреплении её промышленного потенциала [34]. Сельское хозяйство (пшеница, хлопок, картофель) играет важную роль в обеспечении занятости и продовольственной безопасности, однако его вклад в ВВП остаётся ограниченным. Такая сырьевая структура, несмотря на поддержку агропрома и переработки, потенциально сдерживает развитие новых высокотехнологичных секторов, включая цифровую экономику. Доминирование капиталоемких китайских проектов в сфере добычи и транспортировки сырья (нефть, газ, уран), укрепляя двусторонние связи, одновременно рискует законсервировать эту сырьевую зависимость. Несмотря на то, что зависимость от ресурсов остаётся типичной чертой моноструктурной экономики Казахстана, страна активно ищет пути трансформации через сотрудничество с Китаем в области новых энергетических технологий. Это сотрудничество выходит за рамки простого обеспечения энергопоставок, направлено на предоставление Казахстану возможностей для создания новой промышленной конкурентоспособности и знаменует собой совместный переход двух стран к экологически чистой и низкоуглеродной экономике.

Сотрудничество Китая и Казахстана сталкивается с множеством неопределённых факторов, включающих геополитические риски, угрозу терроризма, а также значительные экономические проблемы. В начале 2022 г. Казахстан пережил масштабный политический кризис, вызванный удвоением цен на газ. Это немедленно привело к всенародным протестным акциям, в ходе которых требования протестующих переключились с экономических вопросов на политические реформы. Кроме того, нельзя не отметить, что синофобские настроения в Казахстане представляют собой серьёзную проблему. В начале сентября 2019 г. Казахстан охватила волна массовых антикитайских выступлений, зародившаяся в Жанаозене и стремительно распространившаяся на Актюбе, Шымкент и Алма-Ату. Основными причинами протестов стали глубокие опасения относительно растущего влияния китайских инвестиций, реальная возможность замещения

казахстанских рабочих китайскими специалистами, а также серьёзные риски переноса в страну экологически опасных производств [35, с. 77]. Эксперты указывают, что усиление китайского присутствия в сырьевом секторе Казахстана порождает опасения о превращении страны в сырьевой придаток Китая. Местные жители нередко связывают экологические проблемы с деятельностью китайских предприятий. Недостаток информации о технологических процессах, таких как добыча вольфрама или использование вредных газов, способствует распространению мифов и усилению синофобских настроений, отмечает исследователь Алия Тлегенова [36]. Обоснованно рассматривать синофобию как «кризис ожиданий». С одной стороны, казахстанское общество ожидает от китайских инвестиций ускоренного экономического развития и эффективной передачи технологий. С другой стороны, реализация проектов нередко характеризуется недостаточным уровнем прозрачности, привлечением иностранной рабочей силы (преимущественно китайских работников) для выполнения низкоквалифицированных задач и возникновением потенциальных экологических рисков. Это формирует расхождение между ожиданиями и фактической реализацией. Следовательно, ключевая задача состоит не в том, как бороться с синофобией, а в том, как выстроить модель сотрудничества, способствующую формированию доверия. Необходимо внедрить квоты для местного персонала, учредить независимые экологические мониторинговые комитеты с участием неправительственных организаций (НПО), а также обеспечить регулярную и открытую публикацию отчётов о социально-экономическом эффекте проектов.

Вывод. Стратегическое сопряжение китайского «Экономического пояса Шёлкового пути» (ЭПШП) и казахстанской политики «Нурлы жол» стало образцом двустороннего и регионального сотрудничества в рамках «Пояса и пути» для государств-участников инициативы «Пояс и путь», демонстрируя успешную модель интеграции национальных стратегий развития. Благодаря многоуровневой координации стороны добились результатов в инфраструктурной взаимосвязанности, энергетике, производственном

сотрудничестве, торговле и гуманитарных обменах. Однако сотрудничество сталкивается с серьёзными вызовами, среди которых: геополитическая конкуренция в регионе; зависимость казахстанской экономики от сырьевого сектора; общественные опасения относительно китайских инвестиций. В будущем Китаю и Казахстану следует углубить стратегическую синергию, расширить сотрудничество в цифровой экономике, «зелёной» энергетике и искусственном интеллекте, упростить торговые процедуры, повысить социальную идентификацию и устойчивость проектов, а также укрепить общественную основу отношений через гуманитарные обмены. Таким образом, практические результаты сопряжения стимулируют совместное развитие двух стран, открывают путь к сообществу единой судьбы Китая и Центральной Азии и служат примером регионального сотрудничества в рамках «Пояса и пути».

Поступила: 30.10.2025;

рецензирована: 14.11.2025; принята: 18.11.2025.

Литература

1. Инициатива «Пояс и путь» воплощает в себе сообщество единой судьбы человечества. Доклад // СИНЬХУА. Новости. 2025. 6 сентября. URL: <http://www.russian.xinhuanet.com/20250906/58b30c52d93e43b69c2617ed4bbd996d/c.html> (дата обращения: 10.10.2025).
2. «Нурлы жол» позволит стимулировать экономический рост Казахстана // Международное информационное агентство «Казинформ». 2014. 21 ноября. URL: https://www.inform.kz/ru/nurly-zhol-pozvolit-stimulirovat-ekonomicheskii-rost-kazahstana-ia-sin-hua_a2718972?ysclid=mhja121v877497637 (дата обращения: 10.10.2025).
3. 阿.阿. 努尔谢伊托夫 高晓慧 译. 哈萨克斯坦与中国的区域经济合作: “光明之路”新经济政策和“丝绸之路经济带”. 欧亚经济, 2015(04): 2-6. Нурсейтов А.А. Казахстан и Китай в контексте регионального сотрудничества: «Нурлы жол» и «Экономический пояс Шёлкового пути» / А.А. Нурсейтов; пер. Гао Сяохуэй // Евразийская экономика. 2015. № 4.
4. Бурганова И.Н. Политические аспекты сопряжения проектов «Экономического пояса Шёлкового пути» и Евразийского экономического союза для Российской Федерации / И.Н. Бурганова // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Социология. Политология. 2022. Т. 22. Вып. 2.
5. Вардомский Л.Б. Развитие транспортных коридоров Евразии: разнообразие проектов как отражение меняющегося мироустройства: научный доклад / Л.Б. Вардомский, М.О. Тураева. М.: ИЭ РАН, 2025. 72 с.
6. 中华人民共和国和哈萨克斯坦共和国关于全面战略伙伴关系新阶段的联合宣言 (全文) // 中华人民共和国外交部. 2015-08-31. Совместная декларация Китайской Народной Республики и Республики Казахстан о новом этапе отношений всестороннего стратегического партнерства (Полный текст) // Министерство иностранных дел КНР. 2015. 31 августа. URL: https://www.mfa.gov.cn/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676500/1207_676512/201508/t20150831_7979114.shtml (дата обращения: 09.10.2025).
7. Pieper M. The linchpin of Eurasia: Kazakhstan and the Eurasian economic union between Russia's defensive regionalism and China's new Silk Roads / M. Pieper // International Politics. 2021. Vol. 58.
8. 关于“丝绸之路经济带”建设与“光明之路”新经济政策对接合作规划 // 一带一路官网. 2016-10-18. План сотрудничества по сопряжению новой экономической политики «Нурлы жол» и строительства «Экономического пояса Шёлкового пути» // Портал «Пояс и путь». 2016. 18 октября. URL: http://ydyi.china.com.cn/2016-10/18/content_58252896.htm (дата обращения: 09.10.2025).
9. 中哈签署《关于落实“丝绸之路经济带”建设与“光明之路”新经济政策对接合作规划的谅解备忘录》 // 中国一带一路网. 2019-09-12. Китай и Казахстан подписали Меморандум о взаимопонимании между Правительством Казахстана и Правительством Китая о реализации Плана сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики «Нурлы жол» и строительства «Экономического пояса Шёлкового пути» // Портал «Пояс и путь». 2019. 12 сентября. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/103264.html> (дата обращения: 09.10.2025).
10. Милованова Н.А. Концептуальные основы отношений КНР и Республики Казахстан / Н.А. Милованова // Постсоветские исследования. 2020. №7.
11. 中国同哈萨克斯坦的关系 // 中华人民共和国外交部. 2025年7月. Отношения между Китаем и Казахстаном // Министерство иностранных дел КНР. 2025. Июль. URL: https://www.mfa.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/

- uz_676205/1206_676500/sbgx_676504/ (дата обращения: 09.10.2025).
12. Почти 90 соглашений за два года: какие отрасли охватывает партнерство Казахстана и Китая // Международное информационное агентство «Казинформ». 2025. 04 июля. URL: <https://www.inform.kz/ru/bole-90-soglasheniy-na-milliardi-dollarov-kakie-otrasli-ohvatilo-partnerstvo-kazahstana-i-kitaya-f50c4e?ysclid=mhjjqhki391797206> (дата обращения: 09.10.2025).
13. Цюй Цюжунь. Казахстан в инициативе «Один пояс – один путь» (2013–2022 гг.) / Цюй Цюжунь // Вестник Томского государственного университета. История. 2023. № 81.
14. Роль Казахстана в реализации инициативы «Пояс и путь»: достижения и перспективы // Журнал «КИТАЙ». 2024. 22 октября. URL: http://kitaichina.com/rxinwen/202410/t20241022_800381245.html (дата обращения: 09.09.2025).
15. 赵会荣. 中国与中亚国家共建“一带一路”: 进展、风险与应对. 俄罗斯学刊, 2020, 10(05): 5-24. Чжао Хуэйжун. Китай и страны Центральной Азии совместно реализуют инициативу «Пояс и путь»: прогресс, риски и ответы / Чжао Хуэйжун // Русский журнал. 2020. № 10(05).
16. 中欧班列: 丝路新动脉, 赋能全球经济新格局 // 中国铁路. 2025-05-07. Поезда Китай – Европа: новая артерия Шёлкового пути, формирующая новую структуру глобальной экономики // Railway China. 2025. 07 мая. URL: http://railway.china.com.cn/2025-05/07/content_117862587.shtml (дата обращения: 09.10.2025).
17. Китай инвестирует в развитие Казахстана 15 миллиардов долларов // Независимая газета. 2025. 02 сентября. URL: https://www.ng.ru/cis/2025-09-02/5_9329_kazakhstan.html (дата обращения: 09.10.2025).
18. “Один пояс – один путь” способствует общему развитию через практическое сотрудничество // Гуанмин жибао. 2025. 26 июня. URL: https://news.gmw.cn/2025-06/26/content_38113843.htm (дата обращения: 10.10.2025).
19. Экономический коридор нового трансконтинентального моста «Азия – Европа» открыл больше возможностей для сотрудничества в рамках «Пояса и пути» // портал «Пояс и путь». 2023. 27 октября. URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/p/335706.html> (дата обращения: 09.10.2025).
20. Китайско-казахстанский контейнерный терминал введён в эксплуатацию // Жэньминь жибао. 2025. 11 июня. URL: <https://russian.people.com.cn/n3/2025/0611/c31518-20326239.html> (дата обращения: 09.10.2025).
21. 张栋, 邵杨, 董莉. “一带一路”背景下中哈产能合作研究. 欧亚经济, 2019(02): 62–81. Чжан Дун. Исследование китайско-казахстанского производственного сотрудничества в контексте инициативы «Пояс и путь» / Чжан Дун, Шао Ян, Дун Ли // Евразийская экономика. 2019. № 02. С. 62–81.
22. Газопровод Центральная Азия – Китай: 500+ млрд кубометров чистого топлива и миллионы тонн сокращённых выбросов // News central Asia. 19 ноября 2024. URL: <https://www.newscentralasia.net/2024/11/19/gazoprovod-tsentrlnaya-aziya-kitay-500-mlrd-kubometrov-chistogo-topliva-i-millions-tonn-sokrashchennykh-vybrosov/> (дата обращения: 09.10.2025).
23. 绿色“一带一路”十周年创新理念与实践案例 // 人民日报. 2024年01月16日. «Зелёный Пояс и путь»: инновационные концепции и практические примеры за 10 лет // Жэньминь жибао. 16 января 2024. URL: https://paper.people.com.cn/rmrb/html/2024-01/16/nw.D110000renmrb_20240116_1-18.htm (дата обращения: 09.10.2025).
24. 从互信到共赢: 中哈合作新篇章 // 中国社会科学网. 2025-06-24. От взаимного доверия к обоюдному выигрышу: Новая глава казахстанско-китайского сотрудничества // Китайская академия общественных наук. 2025. 24 июня. URL: https://www.cssn.cn/skwxsd/gjhy/202506/t20250624_5883023.shtml (дата обращения: 09.10.2025).
25. 对外投资合作国别(地区)指南: 哈萨克斯坦 (2024年版) // 中华人民共和国商务部. Руководство страны (региона) по внешним инвестициям и сотрудничеству: Республика Казахстан. // Министерство коммерции Китайской Народной Республики. (Издание 2024 г.). URL: <https://www.mofcom.gov.cn/dl/gbdqzn/upload/hasakesitan.pdf> (дата обращения: 09.10.2025).
26. Экспорт Казахстана в Китай составил \$15,8 млрд в 2024 году // Международное информационное агентство «Казинформ». 2025. 10 февраля. URL: <https://www.inform.kz/ru/eksport-kazahstana-v-kitay-sostavil-158-mlrd-v-2024-godu-01826b> (дата обращения: 09.10.2025).
27. Посол Казахстана в Китае: В 2024 году Китай вошёл в топ-5 зарубежных стран по ПИИ в Казахстан // СИНЬХУА. Новости. 2025. 11

- апреля. URL: <https://russian.news.cn/20250411/8a8fef5549a24aa4a1bc4f9aba10a7f4/c.html> (дата обращения: 09.10.2025).
28. Синьцзян и страны Центральной Азии открыли новые горизонты торгово-экономического сотрудничества // СИНЬХУА. Новости. 2025. 17 июня. URL: <http://www.russian.xinhuanet.com/20250617/93c46773101f4f319e276ff5ff10560b/c.html> (дата обращения: 09.10.2025).
29. Импорт из Китая обеспечивает рост товарооборота, но экспорт падает на фоне сырьевой конъюнктуры // Ассоциация финансистов Казахстана. 2025. 15 сентября. URL: <https://afk.kz/ru/analytics/prochie-analiticheskie-materialyi/obzor-tovarooborota-mezhdu-kazakhstanom-i-kitaem-za-yanvar-iyun-2025-goda.html?ysclid=mh6c3o8gk1263010797> (дата обращения: 09.10.2025).
30. МЦРИАП РК и Huawei подписали Меморандум о взаимопонимании // HUAWEI. com. 2022. 03 октября. URL: <https://www.huawei.com/kz-ru/news/kz/2022/news-memo-about-understanding?ysclid=mgxgs6ygsb931650803> (дата обращения: 09.10.2025).
31. Инновационный центр при поддержке компании Huawei открылся в Казахстане // NewTimes.kz. 2024. 28 февраля. URL: <https://newtimes.kz/obshchestvo/184321-innovatsionnyi-tsentr-pri-podderzhke-kompanii-huawei-otkrylsia-v-kazakhstane> (дата обращения: 09.10.2025).
32. 习近平访哈获超高规格接待，凸显中哈关系特殊性 // 中国网. 2025-06-18. Визит Си Цзиньпина в Казахстан получил сверхвысокий уровень приёма, что подчёркивает исключительный характер китайско-казахстанских отношений // Китайская сеть. 2025. 18 июня. URL: http://www.china.com.cn/opinion2020/2025-06/18/content_117934640.shtml (дата обращения: 09.10.2025).
33. Гаспарян К. Участие Казахстана в инициативе Китая «Один пояс – один путь» / К. Гаспарян // Постсоветские исследования. 2019. №5.
34. 中资企业在哈萨克斯坦发展报告(2023-2024). Отчёт о развитии китайских компаний в Казахстане (2023–2024). URL: <https://fdi.mofcom.gov.cn/resource/pdf/2024/12/05/bb677d0b890648be9bd1f4e58566cad7.pdf> (дата обращения: 09.10.2025).
35. Шегирбаев О. Казахстанско-китайское инвестиционное сотрудничество в рамках инициативы «Пояса и пути» / О. Шегирбаев // Россия и новые государства Евразии. 2022. № 3.
36. Почему в Казахстане остается сильна синюфобия? // Власть. 2023. 25 июля. URL: <https://vlast.kz/politika/56043-pocemu-v-kazakhstane-ostaetsa-silna-sinofobia.html?ysclid=mgcaxgq6g733192811> (дата обращения: 09.10.2025).