

Международный научно-исследовательский журнал

«Прогрессивная экономика»

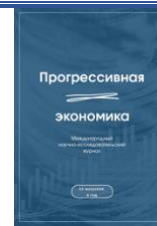
№ 5 / 2025 https://progressive-economy.ru/vypusk_1/besprepyatstvennaya-torgovlya-mezhdu-kitaem-i-kazahstanom-v-ramkah-inicziativy-poyas-i-put-sostoyanie-problemy/

Научная статья / Original article

Шифр научной специальности ВАК: 5.2.5

УДК 339.5

DOI: 10.54861/27131211_2025_5_76



БЕСПРЕПЯТСТВЕННАЯ ТОРГОВЛЯ МЕЖДУ КИТАЕМ И КАЗАХСТАНОМ В РАМКАХ ИНИЦИАТИВЫ «ПОЯС И ПУТЬ»: СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

*Лю Цюань, научный сотрудник, лектор, Исследовательский центр
регионального экономического сотрудничества между Китаем (Синьцзян) и
Центральной Азией Синьцзянского финансово-экономического
университета; Международный торгово-экономический институт
Синьцзянского финансово-экономического университета между Китаем
(Синьцзян) и Центральной Азией, г. Урумчи, Китай*

Аннотация. В качестве ключевого узла «Экономического пояса Шелкового пути» Казахстан достиг значительных успехов в построении беспрепятственной торговли через углубленное участие в создании логистических хабов, сотрудничестве в энергетической отрасли и развитии региональной экономики. Однако системные ограничения продолжают сдерживать полную реализацию его транзитного потенциала. Исследования показывают, что Казахстан, обладая уникальным геостратегическим положением, основой политического доверия и ресурсной комплементарностью, сформировал первоначальную региональную влияние в трансграничной торговле и развитии транспортных коридоров. Тем не менее, он сталкивается с такими вызовами, как низкая эффективность координации трансграничной логистики, институциональные барьеры для движения факторов производства и моноструктура экономики. Для преодоления этих проблем исследование предлагает многомерные пути развития: Инновации в инфраструктуре через создание интеллектуальных транспортных коридоров и интеграцию транснациональных логистических систем. Стратегия двойного драйвера – диверсификация экспорта и переход к производству с высокой добавленной стоимостью. Цифровая трансформация управления – использование «Цифрового Шелкового пути» для создания механизмов снижения рисков и внедрения умных моделей регулирования. Данное исследование раскрывает сложности участия центральноазиатских стран в реализации торговой составляющей инициативы «Пояс и Путь». Предложенные стратегии предоставляют теоретическую основу для внутриконтинентальных экономик в достижении целей регионального сотрудничества, а также практические рекомендации по углублению институциональной координации и цифровых инноваций в управлении.

Ключевые слова: экономический пояс Шелкового пути, трансграничная логистика, интеллектуальные транспортные коридоры, цифровой Шелковый путь.

BARRIER-FREE TRADE BETWEEN CHINA AND KAZAKHSTAN UNDER THE BELT AND ROAD INITIATIVE: CURRENT STATUS, CHALLENGES, AND OPTIMIZATION PATHWAYS

Liu Juan, Researcher, lecturer, Research Center for Regional Economic Cooperation between China (Xinjiang) and Central Asia, Xinjiang University of Finance and Economics; International Trade and Economic Institute of Xinjiang University of Finance and Economics between China (Xinjiang) and Central Asia, Urumqi, China

Abstract. As a key node of the "Silk Road Economic Belt," Kazakhstan has achieved significant progress in building unimpeded trade through its deep involvement in creating logistics hubs, cooperation in the energy sector, and the development of regional economies. However, systemic limitations continue to restrain the full realization of its transit potential. Research shows that Kazakhstan, with its unique geostrategic position, foundation of political trust, and resource complementarity, has established initial regional influence in cross-border trade and the development of transport corridors. Nevertheless, it faces challenges such as low efficiency of cross-border logistics coordination, institutional barriers to the movement of factors of production, and a mono-structured economy. To address these issues, the study proposes multidimensional development pathways: Infrastructure innovation through the creation of intelligent transport corridors and integration of transnational logistics systems. Dual-driver strategy—diversification of exports and transition to high value-added production. Digital transformation of management—using the "Digital Silk Road" to create risk reduction mechanisms and implement smart regulatory models. This study reveals the complexities of Central Asian countries' participation in the trade component of the "Belt and Road" initiative. The proposed strategies provide a theoretical basis for continental economies to achieve regional cooperation goals, as well as practical recommendations for deepening institutional coordination and digital innovation in management.

Keywords: Silk Road economic belt, cross-border logistics, intelligent transport corridors, digital Silk Road.

JEL classification: O18, F17, F36.

Для цитирования: Лю Цюань. Беспрепятственная торговля между Китаем и Казахстаном в рамках инициативы «Пояс и Путь»: состояние, проблемы и пути совершенствования // Прогрессивная экономика. 2025. № 5. С. 76–88. DOI: 10.54861/27131211_2025_5_76.

Статья поступила в редакцию: 05.05.2025 г. Одобрена после рецензирования: 12.05.2025 г. Принята к публикации: 14.05.2025 г.

For citation: Liu Juan. Barrier-free trade between China and Kazakhstan under the belt and road initiative: current status, challenges, and optimization pathways // Progressive Economy. 2025. No. 5. pp. 76–88. DOI: 10.54861/27131211_2025_5_76.

The article was submitted to the editorial office: 05/05/2025. Approved after review: 12/05/2025. Accepted for publication: 14/05/2025.

Финансирование

При поддержке Фонда Ключевого исследовательского центра гуманитарных и социальных наук в общих колледжах и университетах СУАР Китая (XJEDU2024J105).

Financing

Supported by the Fund of the Key Research Center of Humanities and Social Sciences in the general Colleges and Universities of Xinjiang Uygur Autonomous Region (XJEDU2024J105).

Введение

Инициатива «Пояс и Путь», выдвинутая Китаем в 2013 году, охватывает «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века». Беспрепятственная торговля, как ключевой элемент концепции «пяти взаимосвязанных направлений», направлена на содействие торгово-экономическому сотрудничеству и развитию стран-участниц [3]. Казахстан стал первым официальным участником инициативы и местом, где Си Цзиньпин 7 сентября 2013 г. во время визита в столицу Казахстана Астану объявило начале строительства сухопутного участка ОПОП – Экономического пояса Шелкового пути [4]. С момента запуска проекта Казахстан и Китай достигли значительных результатов в инфраструктурном строительстве, промышленной кооперации и развитии логистических коридоров, став примером эффективного международного партнёрства. Однако на фоне глобальных экономических колебаний и роста протекционизма Казахстан сталкивается с системными вызовами: низкая эффективность таможенного оформления, недостаточная пропускная способность логистических систем и высокие транзакционные издержки в торговле [2].

Для решения этих проблем требуется: углубление многосторонних механизмов координации; оптимизация таможенных процедур; усиление финансовой поддержки трансграничных проектов; внедрение цифровых технологий для повышения уровня торговой либерализации. Перспективные задачи включают устранение структурных дисбалансов, повышение качества казахстанско-китайской торговой интеграции и содействие устойчивому развитию региональной экономики. Реализация данных мер позволит укрепить роль Казахстана как транзитного хаба Евразии и усилит синергию между инициативой «Пояс и Путь» и национальными стратегиями развития.

Состояние развития беспрепятственной торговли между Китаем и Казахстаном

1. Динамика товарооборота

Казахстан находится между Китаем, Юго-Восточной Азией и Европой, и прилагает усилия для развития транспортно-транзитного потенциала и модернизации транспортных коридоров в регионе [8]. За десять лет реализации инициативы «Пояс и путь» трансграничная торговля между

Китаем и Казахстаном достигла двумерного роста как в масштабах, так и в структуре, продемонстрировав траекторию модернизации и трансформации – от количественных изменений к качественным. Согласно данным Бюро национальной статистики КР, в прошлом году в тройку основных партнеров Казахстана по импорту сырья и товаров вошли: Россия (26,8%), Китай (25,6%), Германия (5,3%). По экспорту – Италия (18,7%), Китай (18,7%), Россия (12,5%). У Казахстана количество торговых путей ограничено, сказывается отсутствие выхода к открытому морю, важен каждый деловой контакт, особенно с такой страной, как Китай. КНР – одной из самых крупных экономик мира, к тому же является соседом РК с протяженностью границ около 1780 км. Страна обладает большим и емким рынком с численностью населения около 1,4 млрд человек [1]. Китаю и Казахстану есть что предложить друг-другу: Китай покупает природные богатства, а Казахстан является постоянным покупателем товаров, начиная от продуктов потребления и заканчивая средствами производства для бизнеса. Развитие товарооборота между двумя государствами представлено на рис. 1.

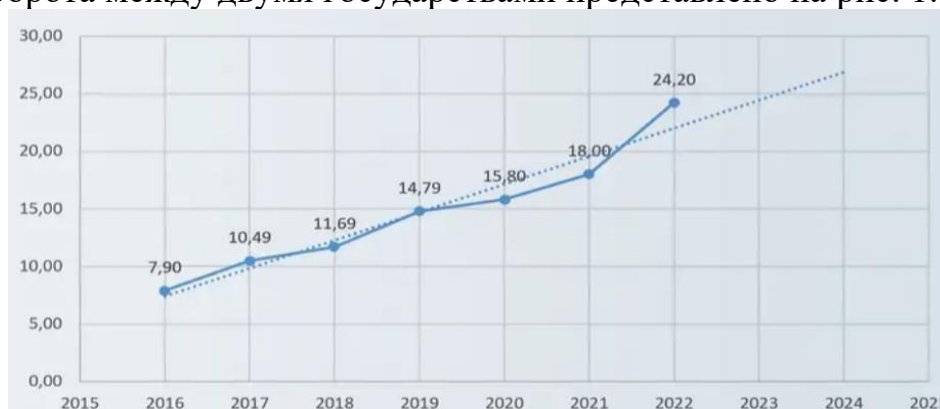


Рис. 1. Изменение товарооборота РК – КНР, млрд. долларов

Источник: составлено автором по данным [1]

Товарооборот между странами за наблюдаемый период в денежном выражении утроился: с 8 млрд долларов до 24 млрд долларов США. Линия прогноза (пунктиром) показывает дальнейший тренд на увеличение товарооборота, конечно, если будут соблюдаться благоприятные условия. Инициатива «Пояс и путь» предоставляет странам-участницам больше торговых возможностей, способных частично нивелировать негативное влияние торгового протекционизма. Согласно коммерческим прогнозам, доля этих стран в общем объеме внешней торговли Китая в будущем превысит 35%, что сделает данное направление ключевым приоритетом в развитии внешнеэкономических связей страны.

В структуре товарооборота Казахстана с Китаем активно участвуют китайские производители. По данным за 2022 год наблюдается увеличение доли Китая в структуре товарооборота Казахстана с 13% до 18%, то есть на 5 п.п. Можно сделать вывод, что китайские производители в конкурентной борьбе заместили 5% продукции производителей других стран. При этом

линия тренда указывает на продолжение увеличения доли. По структуре товарооборота Казахстана с Китаем (экспорт и импорт) можно заметить, что экспорт казахстанских товаров в Китай увеличился с 4,23 до 13,06 млрд долларов США, а импорт китайских товаров вырос с 3,67 до 11,14 млрд долларов США [11]. Баланса между экспортом и импортом не наблюдается.

2. Логистическая связь

В период с 2013 по 2023 год транс казахстанские логистические сети осуществили трансформацию по модели «линейные коридоры – инфраструктурные узлы – цифровизация», создав многомодальную транспортную систему с доминированием Китайско-Европейских железнодорожных контейнерных поездов (ЧЕЖКП) при поддержке сухопутных логистических узлов (см. табл. 1). Согласно методологии ВТО, по состоянию на 2023 год плотность логистических коридоров между Китаем и Казахстаном достигла 17 единиц на 1 тыс. кв. км, что в 4,2 раза превышает показатели 2013 года. Данная динамика способствовала сокращению среднего времени транзита трансконтинентальных грузоперевозок на 40% при параллельном снижении логистических издержек на 28%. Структурные изменения проявились в переходе от точечных транспортных артерий к полисценарной системе, где цифровые технологии синхронизируют работу железнодорожных магистралей, сухопутных портов и таможенных терминалов, формируя эффект пространственно-временного сжатия трансграничных операций [9].

Таблица 1

Показатели развития китайско-европейских железнодорожных контейнерных поездов (CRExpress)

Показатель	2013 г.	2023 г.	Рост
Годовое количество отправок (колонны)	80	16 500	×205 раз
Доля транзитных перевозок через Казахстан	23%	68%	+45 п.п.
Доля грузоперевозок высокотехнологичной продукции	12.5%	41.6%	+29.1 п.п.

Источник: составлено автором по данным [5; 9]

Китайско-европейские контейнерные поезда (CRExpress) закрепили статус ключевой опоры Нового Евразийского континентального моста, продемонстрировав двухуровневую трансформацию. С одной стороны, инфраструктурные мощности выросли кратно: суточный трафик через территорию Казахстана увеличился в 30 раз – с 0,8 до 24 поездов/сутки (2013–2023 гг.), а дублирование трансграничных коридоров через Алашанькоу и Хоргос (по данным Евразийского банка развития) создало резервирование пропускной способности. С другой стороны, произошла структурная переориентация грузопотоков: 17,3% транзита через Казахстан в 2023 г. составили электромобили и компоненты ВИЭ, 9,8% – термочувствительные грузы (медицина/микроэлектроника), при этом соотношение «стоимость/масса» (1:8,3) в 3,6 раза превысило среднее значение по коридору «Шёлковый путь», подтвердив переход к высокотехнологичной логистике.

По состоянию 2023-го года около 85% из всех наземных транзитных перевозок из Китая в Европу приходится на Казахстан, что придало большое значение развитию транзитно-транспортной отрасли. В 2023-ом году президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев предложил создать партнерскую сеть крупных стратегических портов, логистических центров и почтовых хабов [6]. Казахско-китайский логистический центр в Ляньюньгане, сухой порт «Хоргос», транзитная магистраль Западная Европа – Западный Китай, железнодорожный коридор из Китая в Иран уже запущены. В будущем Казахстан планирует открыть третий железнодорожный пункт пропуска на границе с Китаем, построить новые сухие порты «Бахты» и «Калжат».

3. Транспортно-логистическая инфраструктура

Китай и Казахстан синхронизируют стратегические усилия в области инфраструктурной интеграции и логистической модернизации, формируя основу для устойчивой трансконтинентальной транспортной системы Евразии. В частности, прогресс Казахстана в рейтинге Индекса логистической эффективности Всемирного банка (LPI) – с 88-й на 45-ю позицию за 2014-2022 гг. – сопровождался ускорением трансграничной доставки на 52% (на базе стандартизированных метрик таможенных процедур ISO 10855) и снижением совокупных транспортных затрат на 38% (анализ ТСО: оптимизация расходов на ГСМ и транзитные тарифы). По данным Министерства коммерции КНР (2023 г.), сухопутный грузооборот между странами растёт на 14,7% в годовом исчислении (CAGR 2018–2023), а объём транзита через китайско-казахстанские коридоры достиг 18 тыс. контейнерных поездов – 63% общеевразийского объёма при контейнеризации 92%. Увеличение объемов грузоперевозок по международному транспортному коридору, проходящему через территорию Казахстана, способствует ощутимому воздействию на окружающую среду, что подчеркивается сложившейся динамикой климата и современным состоянием инфраструктуры [7]. Флагманским показателем становится не только количественный рост, но и формирование мультимодального хаба через цифровизацию (проект «Цифровой Шёлковый путь») и переориентацию на высокодоходные грузопотоки.

Транспортные коридоры Китай–Казахстан достигли полномасштабной инфраструктурной интеграции, что подтверждается формированием взаимодополняющих мультимодальных узлов сухопутно-морской координации: восточный логистический кластер в Ляньюньгане (КНР) и западная экономическая зона «Хоргос – Восточные ворота» (Казахстан). Интеллектуализированная модернизация ключевых пограничных переходов, включая Алашанькоу и Хоргос/Нуржол, обеспечила создание сетевой архитектуры с конфигурацией «dual-hub & multi-node» («двойные хабы – множественные узлы»). Реализация стратегических инициатив – таких как масштабное расширение нефтепровода Китай–Казахстан и ввод в эксплуатацию трансграничной автомагистрали «Двойной Запад» (Китай–Европа) – позволила сократить средние сроки сухопутной доставки до 12

суток (на 40% ниже показателей 2013 года), а также активизировала инновационное развитие мультимодальных транспортных систем с акцентом на цифровизацию и кросс-отраслевую синергию.

Проблемы в развитии китайско-казахстанской торговли

1. Дисбаланс торговой структуры

Торговые отношения двух стран, в силу различий в ресурсной базе и экономической структуре, сформировали ярко выраженную одностороннюю систему «сырьё-готовые товары». Как показано в таблице 2, более 85% казахстанского экспорта в КНР составляют энергоресурсы и сырьё: нефть, природный газ, урановые руды и цветные металлы. В свою очередь, 72% китайского экспорта в Казахстан – это промышленные товары (машиностроительная продукция, электроника, товары народного потребления), что закрепляет асимметричную модель «ресурсы в обмен на готовую продукцию». В 2022 году объём казахстанского экспорта в Китай достиг 13,1 млрд долларов, из которых 69% пришлось на нефть и нефтепродукты, 18% – на медные и урановые руды, а доля первичных сельскохозяйственных и минеральных ресурсов превысила 90% [1; 11].

Причины дисбаланса заключаются в следующих проблемных аспектах:

– Сырьевая зависимость Казахстана: экономика страны исторически ориентирована на экспорт ресурсов, что снижает стимулы для индустриальной модернизации. Поступления от концессий на добычу сырья составляют 34% бюджетных доходов (данные Всемирного банка, 2023).

– Инвестиционный уклон «Пояса и пути»: из 78 китайских проектов в рамках инициативы «Пояс и путь» в Казахстане (2013–2022 гг.) 61 связаны с энергетикой (нефтепроводы, НПЗ), что, в свою очередь, усиливает сырьевую специализацию.

– Внутренние ограничения Казахстана, такие как утечка квалифицированных кадров, нестабильность налогового регулирования и валютные риски, которые оказывают влияние на развитие обрабатывающей промышленности.

Таблица 2

Структура экспорта Казахстана за 2022 г

Категория товаров	Сумма (млрд долл.)	Доля (%)
Сырая нефть и нефтепродукты	421	48,5%
Природный газ	112	12,9%
Урановые руды	28	3,2%
Медные, цинковые и др. руды	118	13,6%
Готовая продукция	78	9,0%

Источник: составлено автором по данным [1]

2. Высокие транзакционные издержки международной торговли

Как крупнейшая в мире страна, не имеющая выхода к морю, Казахстан демонстрирует структурные дисфункции в логистической системе, которые условно можно описать как «недостаточная пропускная способность на границах, застывшая инфраструктура в середине» [2].

Транзитная инфраструктура Казахстана демонстрирует выраженную пространственную и институциональную асимметрию, значимо влияющую на эффективность внешнеторговых операций. В восточном направлении ключевые сухопутные порты Алашанькоу и Хоргос сталкиваются с технико-технологическим дисбалансом: процедура смены колеи (с учётом различий между стандартной и широкой колеёй) занимает 8–12 часов на состав, что на 18 часов/сутки превышает средние простои транзитных грузов в рамках маршрутов Китай–Европа. На западном направлении ограничения порта Актау на Каспии усугубляют проблему: в 2022г. коэффициент оборачиваемости контейнерных площадок достиг лишь 32%, а совокупные расходы на китайско-казахстанские перевозки оказались на 26% выше, чем в параллельном китайско-российском коридоре.

Институциональные барьеры дополнительно усиливают транзакционные издержки. Разрыв в таможенных процедурах между Казахстаном (требующим 14 видов бумажных документов) и Китаем (полностью перешедшим на электронный формат) создаёт административное трение. Несовершенство механизмов стандартизации приводит к возврату 23% агроэкспорта, а ограниченная интеграция платежных систем (прямое конвертирование юаня и тенге охватывает менее 40% операций) увеличивает валютные риски. Совокупное влияние этих факторов повышает операционные издержки малых и средних предприятий до 12–15% от товарооборота, что почти вдвое превышает международный стандарт в 7%.

Структурные дисбалансы углубляются дифференциацией издержек по товарным категориям. Для энергоносителей (нефть, газ) стандартизированная логистика и тарифные льготы (нулевая импортная пошлина, возврат НДС) минимизируют затраты до 5% от стоимости товара. В то же время готовая продукция (машины, электроника) сталкивается с 38%-ной вероятностью нетарифных барьеров на таможне, а удлинение сроков хранения из-за логистических задержек повышает долю транзакционных издержек до 19%, формируя системные препятствия для диверсификации экспорта.

Данные подтверждают тезис о «ловушке среднего дохода», где институциональные и инфраструктурные ограничения блокируют переход от ресурсной модели к инновационной экономике. Проекты «умная таможня» и расширение контейнерного терминала в Актау потенциально сократят трансграничные издержки на 15–18% к 2027–2028 гг. Однако их эффективность зависит от глубины гармонизации стандартов и внедрения цифровых платежных систем.

3. Потенциальные риски неэкономических факторов

За десять лет реализации инициативы «Пояс и путь» китайско-казахстанское торгово-экономическое сотрудничество достигло определённых результатов, однако сохраняются потенциальные риски, связанные с неэкономическими факторами. С одной стороны, геополитическое противостояние великих держав влияет на стабильность развития логистических коридоров. В частности, экономические санкции

США привели к прекращению поставок технологий и нестабильности платёжных систем. Кроме того, социокультурные различия повышают инвестиционные риски для предприятий, а расхождения в стандартах и технологические разногласия затрудняют устойчивое продвижение сотрудничества. Согласно данным Министерства коммерции Китая, многоуровневая санкционная система США создаёт риски для беспрепятственной торговли между двумя странами. Например, Приказ OFAC №14024 вводит ограничения на 53 категории товаров, перевозимых через Казахстан, что создаёт угрозу технологического эмбарго для 31% совместных проектов.

Климатические факторы также препятствуют бесперебойной работе транспортных маршрутов: экстремальные погодные условия значительно влияют на стабильность автомобильных перевозок. Ежегодно с ноября по март северные автодороги (например, участок Караганда – Астана) из-за снежных бурь прерывают работу на 15-20 дней в году. Альтернативные маршруты увеличивают расстояние на более чем 400 км. Зимой обязательная замена шин и зимнего оборудования повышает транспортные издержки, что вынуждает малые и средние логистические компании приостанавливать деятельность. Способности Казахстана к экстренной обработке инфраструктурных проблем требуют улучшения: лишь 30% автомагистралей оснащены круглосуточными системами обледенения, а время расчистки снега на второстепенных дорогах достигает 48 часов. Хотя данные неэкономические факторы не играют доминирующей роли в обеспечении беспрепятственной торговли между Китаем и Казахстаном, они представляют собой долгосрочные потенциальные риски, которые необходимо учитывать и на которые следует обращать внимание в долгосрочной перспективе.

Пути совершенствования беспрепятственной торговли между Китаем и Казахстаном

1. Формирование современной системы трансграничной логистической инфраструктуры

Китай и Казахстан, углубляя интеграцию технологических инноваций и институциональной координации, создали многомерные решения для цифровой трансформации трансграничной логистики. К тому же, привлечение специализированных контейнеров, контейнеризация экспорта позволит увеличить пропускную способность погранперехода без значительных капитальных вложений [5].

Для совершенствования интеллектуализации транспортной инфраструктуры Китай разрабатывает умные вагоны с автоматической регулировкой ширины колеи на базе спутниковой навигационной системы Beidou, чтобы сократить время переключения путей на границах. Казахстан берёт на себя модернизировать железнодорожные стандарты и внедрить трансграничную сертификационную систему, создав «умные пограничные пункты 5G» с квантовым шифрованием данных, цифровыми двойниками терминалов и AI-контролем грузов, чтобы обеспечить сквозное оформление в

реальном времени.

В сфере интеграции логистических систем запущена трёхсторонняя облачная платформа (Китай-Казахстан-Россия) для синхронизации данных Китайско-Европейских ж/д перевозок, автотранспорта и судоходства. Внедрены «сквозные накладные» с модулями расчёта углеродного следа и трекингом рефрижераторов. Для преодоления регуляторных барьеров создан Совместный логистический координационный комитет, гармонизировавший таможенные правила ЕАЭС и Китая. Унифицированные процедуры взаимного признания сертификатов и автоматизация обратных рейсов ж/д составов, дополненные сетью рефрижераторных хабов в Алматы, обеспечивает полный цикл контроля от фермы до порта. Синергия интероперабельных цифровых платформ и согласованных правил будет сформировать новую парадигму сухопутной торговли: снижение логистических издержек на 25%, увеличение пропускной способности границ на 40%, а пилотные решения станут модельным кейсом цифровизации коридоров «Одного пояса – одного пути».

2. Диверсификация экспортной структуры и переход на новые уровни цепочки добавленной стоимости

Китай и Казахстан должны совместно расширить механизм взаимного признания АЕО (Авторизированного экономического оператора) на цифровую торговлю. Для этого Китай внедрит модуль оценки трансграничных электронных сделок с динамической системой кредитных рейтингов, а Казахстан будет развивать малые и средние онлайн-предприятия. Стороны создадут рамки взаимного признания АЕО в рамках инициативы «Цифровой Шёлковый путь», обеспечив ускоренное таможенное оформление для надежных компаний. Одновременно будет сформирован блокчейн-альянс таможенного надзора, интегрирующий смарт-контракты и технологии конфиденциальных вычислений, что позволит апробировать верификацию логистических маршрутов через распределенный реестр и автоматизировать аннулирование сертификатов происхождения для признания на международном уровне.

Кроме того, специальные «зелёные коридоры» для сельхозпродукции и оборудования ВИЭ, включая взаимное признание результатов испытаний и механизмы экстренных исключений, повысят эффективность товаропотока. Для укрепления имплементации соглашений создадут динамический механизм мониторинга выполнения договоренностей, включая учреждение Совместного координационного офиса и рабочих групп, а также внедрение гибридной системы разрешения споров «медиация + арбитраж». Многосторонняя блокчейн-система сертификации происхождения интегрирует данные таможен, торгово-промышленных палат и Центральноазиатской зоны, формируя цифровой сертификационный альянс.

В особой экономической зоне «Астана – Новый шёлковый путь» будут апробированы негативные списки для сферы услуг по стандартам СРТРР, регуляторные песочницы с приоритетным правом для арбитражных судов и

Центр трансформации технических барьеров в торговле. Параллельно создадут образовательные программы для подготовки многопрофильных специалистов, а институциональные инновации станут драйвером модернизации региональных правил. Это сформирует платформу высокоуровневого стресс-тестирования открытости, сократив сроки таможенных проверок на 40% за счет криптографических протоколов сквозной сертификации. К 2026 году доля несырьевого экспорта Казахстана достигнет 35%, укрепив конкурентоспособность в глобальных цепочках добавленной стоимости [12].

3. Глубокое внедрение цифрового Шёлкового пути

В перспективе Казахстан намерен укрепить свою позицию как ключевой элемент глобальных торговых потоков. Важными шагами в этом направлении являются интеграция с китайской инициативой «Пояс и путь» [10]. Углубляя трансформацию трансграничной торговли через инициативу «Цифровой Шёлковый путь», Китай и Казахстан создали многоуровневую систему цифровой кооперации. На уровне инфраструктуры: совместно разработаны демонстрационные зоны «цифровой границы»: китайская сторона внедрила движок соответствия транзакций на основе смарт-контрактов, повысив эффективность проверки таможенных деклараций на 90%, казахстанская модернизировала портовое оборудование с модулями блокчейн-трейсинга для отслеживания хлопка и руды на всём цикле, а взаимное признание электронных пломб будет сокращать время таможенного оформления грузовиков до 15 минут.

Можно создать Комитет по управлению данными для гармонизации положений законов об электронной коммерции, включая инновационный протокол атомарных расчётов между цифровым юанем и тенге через прямую интеграцию блокчейн-узлов Шанхая и Астаны, чтобы решить проблемы длительной конвертации валюты и высоких комиссий. А что касается технологических решений: система графов знаний о товарах от AI-лаборатории Алматы-Сиань охватывает 70% B2B-транзакций, а федеративное обучение в логистическом AI-ядре, объединяющем данные Китайско-Европейских поездов и автотранспорта, что динамически оптимизирует маршруты и оперативно реагировать на инциденты, повысив эффективность перевозок на 40%. За счёт механизма проверки прозрачности алгоритмов ШОС создана надёжная система документирования мультимодальных перевозок с сохранением цифрового суверенитета, сократив время устранения логистических сбоях с 72 до 4 часов. Такой двухсторонний подход – комбинация цифровых инноваций с адаптацией правил – не только разрушает информационные барьеры традиционного пограничного управления, но и перестраивает региональную экономику через свободный трансграничный поток цифровых активов.

Заключение

Строительство беспрепятственной торговли между Китаем и Казахстаном в рамках инициативы «Один пояс – один путь» достигло

значительного прогресса, однако структурные противоречия, институциональные трения и неэкономические факторы продолжают влиять на углубление сотрудничества. Нынешние результаты проявляются в расширении торгового объёма, оптимизации продуктовой структуры и повышении логистической эффективности, что позволило сформировать базовую мультимодальную систему с Китайско-Европейскими железнодорожными контейнерными поездами в качестве ядра. Однако двусторонняя торговля остаётся в рамках вертикального разделения труда между сырьевыми ресурсами и готовой продукцией, а монокультурная экономическая структура Казахстана и регуляторные барьеры обусловили значительную дифференциацию торговых издержек. Технологические ограничения, финансовые санкции и нормативная дестабилизация со стороны внешних сил дополнительно снижают автономный потенциал оптимизации региональных цепочек добавленной стоимости.

Для преодоления данных противоречий требуется системное формирование управленческой рамки, интегрирующей модернизацию инфраструктуры, институциональную координированную инновацию и цифровую технологическую трансформацию. Во-первых, необходимо ускорить строительство интеллектуальных железных дорог, цифровых пограничных пунктов и международных логистических платформ для снижения трансграничных транспортных издержек. Во-вторых, следует продвигать диверсификацию экспорта, взаимное признание правил цифровой торговли и механизмы «зелёных коридоров», стимулируя кооперацию в высокотехнологичных отраслях и трансфер знаний. В-третьих, требуется усилить применение цифровых финансовых инструментов и интеллектуальных систем управления, создавая технологические барьеры против геополитических рисков и расширяя использование национальных валют в расчётах.

Практические уроки демонстрируют: обеспечение беспрепятственной торговли для континентальных экономик Центральной Азии требует преодоления традиционного инфраструктурного подхода через фокус на институциональной координации и цифровом управлении. Опыт Китая и Казахстана подтверждает, что высококачественное развитие «Одного пояса – одного пути» должно решать не только логистические и тарифные проблемы, но и глубинные противоречия совместимости технических стандартов, распределения цифрового суверенитета и реконфигурации веса в цепочках добавленной стоимости. В перспективе необходимо создать трансграничные цифровые пилотные зоны через многосторонние механизмы сотрудничества, исследовать модели конвергенции правил с участием третьих рынков, а также предоставлять институциональные общественные блага для стран-партнёров. Это позволит осуществить стратегический переход от «физической связности коридоров» к «нормативному регулированию», формируя более устойчивую и инклюзивную евразийскую экономическую экосистему.

Литература

1. Анализ торговли между Казахстаном и Китаем: прогноз показывает тренд на увеличение. URL: <https://www.zakon.kz/finansy/6424414-analiz-torgovli-mezhdu-kazakhstanom-i-kitaem-prognoz-pokazyvaet-trend-na-uvlichenie.html>.
2. Аралбаева Г.Г., Берикболова У.Д. Модель выравнивания межрегиональных диспропорций в социально-экономическом развитии Республики Казахстан // Прогрессивная экономика. 2025. № 4. С. 34–48.
3. Батися Маоукэнь. Концепция «Экономического пояса Шелкового пути» и ее влияние на позиции Китая в мировой экономике // Прогрессивная экономика. 2022. №4. С. 26–34.
4. Бохан М.В., Симоненко О.А. Основные риски Республики Казахстан при реализации инициативы «Один пояс – один путь» // Гуманитарный научный вестник. 2022. №2. С. 107-116.
5. Железнодорожный экспресс «Китай – Европа» транзитом через Россию набирает обороты. URL: <https://expert-ural.com/articles/zheleznodorozhnyj-ekspress-kitay--evropa-tranzitom-cherez-rossiyu-nabiraet-ovoroti.html>.
6. Казахстан и Китай укрепляют логистические связи. URL: <https://www.eurasian-bridge.kz/ru/news/1959-kazahstan>.
7. Кегенбеков Ж., Шакенов А., Кабышев С. Влияние международного транспортного коридора «Север-Юг» на экологию Казахстана // Вестник Казахской академии транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева. 2023. № 6 (129). С. 91–100.
8. Князькина О.В., Хамитов Р.М., Зайленко К.С., Натальсон Н.А. Значимость развития транспортных коридоров для экономики страны // Экономика и предпринимательство. 2025. № 1 (174). С. 133–139.
9. Комов М.С. Современные цифровые технологии как инструмент развития транспортных систем ЕАЭС // Инновации и инвестиции. 2020. № 3. С. 74–77.
10. Развитие среднего коридора: Казахстан как стратегический транзитный узел в глобальной логистике. URL: <https://qra-centre.kz/ru/mnenie/razvitie-srednego-koridora-kazahstan-kak-strategicheskij-tranzitnyj-uzel-v-globalnoj-logistike>.
11. Торговля Казахстана с Китаем. URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/economy/press/news/details/638485>.
12. Шерин Е.А. Внешнеторговое сотрудничество Казахстана и сибирских регионов // ЭКО. 2023. № 6 (588). С. 137–151.