

# МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО И СРАВНИТЕЛЬНОЕ ПРАВОВЕДЕНИЕ

ГРНТИ 10.87.17

УДК 341.1/8

DOI: 10.54649/2077-9860-2025-3-72-79

**Д.В. Татаринов<sup>1</sup>**

**<sup>1</sup>к.ю.н., ассоциированный профессор Высшей школы права «Эділет»**

**Каспийского общественного университета,**

**ORCID: 0000-0003-3340-2180, e-mail: danila\_tatarinov@mail.ru**

## МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КАЗАХСТАНСКО-КИТАЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В РАМКАХ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»: ПРОБЛЕМЫ ИМПЛЕМЕНТАЦИИ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ РИСКИ

### Аннотация

Статья посвящена комплексному анализу сотрудничества Республики Казахстан и Китайской Народной Республики в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Актуальность исследования обусловлена наличием противоречий между декларируемыми целями стратегического партнерства и фактическими социально-экономическими последствиями реализации совместных мега-проектов. Особое внимание уделяется сопряжению ОПОП с государственной программой Казахстана «Нурлы жол», образующему институциональный фундамент двустороннего взаимодействия. Методологическую базу составили сравнительный анализ товарной номенклатуры экспорта и импорта, структурно-функциональный анализ инвестиционных потоков и качественный анализ нормативно-правовой базы, включающей более 250 двусторонних соглашений. На основе статистических данных за 2021-2022 гг. и сведений об инвестициях по состоянию на сентябрь 2022 г. выявлена структурная асимметрия торговли: Казахстан выступает преимущественно поставщиком сырьевых ресурсов (нефть, газ, металлы) при растущем импорте высокотехнологичной китайской продукции. В инвестиционной сфере зафиксирована концентрация капиталовложений в транспортно-логистический сектор, что усиливает транзитную роль республики, но сопряжено с социальными (привлечение иностранной рабочей силы), технологическими (отсутствие трансфера технологий) и экологическими рисками. В заключении сформулированы рекомендации по минимизации выявленных рисков и переходу Казахстана от пассивной роли реципиента инвестиций к активному позиционированию, ориентированному на локализацию производств и сохранение экономического суверенитета.

**Ключевые слова:** «Один пояс – один путь», Казахстан, Китай, «Нурлы жол», двусторонняя торговля, инвестиции, транспортные коридоры, экономические риски, ЕАЭС.

### Введение

Инициатива «Один пояс – один путь» (ОПОП), провозглашенная председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 году, представляет собой комплексную геоэкономическую и внешнеполитическую стратегию [1], знаменующую качественно новый этап интеграции Китайской Народной Республики в систему мирохозяйственных связей. Концептуальные основы ОПОП, уходящие корнями в исторический феномен Великого шелкового пути, сегодня трансформированы в институционализированный

механизм международного сотрудничества, направленный на формирование трансграничных производственно-логистических цепочек и развитие приграничной инфраструктуры [2]. В отличие от исторического прецедента, выполнявшего преимущественно транзитную функцию, современная архитектура ОПОП имплементирует более сложные инструменты взаимодействия, включая экспорт капитала, унификацию таможенных процедур и гармонизацию национальных законодательств в сфере транспорта и инвестиций.

В рамках реализации данной стратегии внешнеторговая политика Китая демонстрирует переход от экстенсивного наращивания товарооборота к углубленному институциональному присутствию на рынках стран-партнеров. Расширение внешнеторговой сети и либерализация доступа к транспортным коридорам оказывают существенное влияние на трансформацию структуры международной торговли на Евразийском континенте. В данном контексте особую научную значимость приобретает анализ правовых и экономических последствий сопряжения национальных стратегий развития государств-участников.

Особое место в геоэкономической архитектуре ОПОП занимает Республика Казахстан, выступающая в качестве ключевого транзитного хаба и стратегического партнера КНР. Географическое положение Казахстана, выполняющего функцию «сухопутного моста» между стремительно растущими азиатскими рынками и потребителями Европы, детерминирует его критическую значимость для успешной имплементации континентальных логистических решений [3]. Двустороннее взаимодействие вышло за пределы классической торговли и трансформировалось в многоуровневый формат инфраструктурного и инвестиционного сотрудничества, нормативной основой которого выступает обширная договорно-правовая база. Ключевым политико-правовым фундаментом служит сопряжение китайской инициативы ОПОП с новой экономической политикой Казахстана «Нурлы жол» («Светлый путь»), закрепленное в ряде двусторонних соглашений и совместных деклараций, включая Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве (2002 г.) и Стратегию сотрудничества в XXI веке (2006 г.) [4].

Актуальность настоящего исследования обусловлена наличием ряда противоречий между декларируемыми целями стратегического партнерства и фактическими социально-экономическими эффектами от реализации совместных мега-проектов. За фасадом масштабных инфраструктурных инициатив формируются сложные экономико-правовые дилеммы, связанные с вопросами национального суверенитета, экологической безопасности, режима привлечения иностранной рабочей силы и соблюдения юрисдикции принимающего государства. Таким образом, объективная необходимость комплексного анализа достижений, рисков и нормативных коллизий в двусторонних отношениях, а также оценка долгосрочных макроэкономических последствий реализации ОПОП для экономики и правовой системы Казахстана определяют научную новизну и практическую значимость данной работы.

## Материалы и методы

Информационную базу исследования составили статистические данные о двусторонней торговле и инвестициях, договорно-правовые акты, регулирующие казахстанско-китайские отношения, а также отчеты о реализации совместных инфраструктурных проектов. В работе были проанализированы соглашения, составляющие обширную правовую базу взаимодействия, включающую более 250 межправительственных и межведомственных документов. Среди ключевых политических деклараций, закладывающих фундамент сотрудничества, можно выделить Совместную декларацию об основах дружественных отношений (1993 г.)<sup>1</sup>, Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве (2002 г.)<sup>2</sup> и Совместное заявление 2019 года<sup>3</sup>.

Методологическая основа работы включает комплекс общенаучных и специальных методов исследования. Для выявления структурных сдвигов в экономическом партнерстве применялся метод сравнительного анализа товарной номенклатуры экспорта и импорта, что позволило оценить степень диверсификации торговли и уровень технологической зависимости казахстанской экономики от китайских поставок. С целью систематизации разрозненных статистических данных и выявления устойчивых тенденций использовались методы системного и структурно-функционального анализа. Качественный анализ нормативно-правовой базы позволил идентифицировать институциональные основы и возможные коллизии в двусторонних отношениях. Такой комплексный подход обеспечил верификацию полученных выводов и репрезентативность оценки долгосрочных эффектов от реализации совместных инфраструктурных и инвестиционных проектов.

## Результаты и оуждения

1. Трансформация транспортно-логистической системы: между интеграцией и многовекторностью

Ключевым практическим результатом реализации инициативы ОПОП в Казахстане

<sup>1</sup> Совместная Декларация об основах дружественных взаимоотношений между Республикой Казахстан и Китайской Народной Республикой (Пекин, 18 октября 1993 г.). URL: [https://prg.kz/document/?doc\\_id=1025860](https://prg.kz/document/?doc_id=1025860). (дата обращения: 01.05.2025).

<sup>2</sup> Закон Республики Казахстан от 2 июня 2003 года N 420 «О ратификации Договора о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Республикой Казахстан и Китайской Народной Республикой». URL: [https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000420\\_](https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000420_) (дата обращения: 01.05.2025).

<sup>3</sup> Токаев и Си Цзиньпин подписали совместное заявление. URL: [https://tengrinews.kz/kazakhstan\\_news/tokaev-i-si-czinpin-podpisali-sovmestnoe-zaiavlenie-378888/](https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/tokaev-i-si-czinpin-podpisali-sovmestnoe-zaiavlenie-378888/) (дата обращения: 01.05.2025).

стало формирование сети трансграничных транспортных коридоров, качественно изменившей логистический ландшафт Евразии. Центральное место в этой системе занимает Актауский международный морской торговый порт, выполняющий функции хаба для экспортно-импортных операций Уральского и Сибирского регионов России. Через данный порт проходит транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), обеспечивающий грузопотоки между Западной и Центральной Европой, с одной стороны, и Центральной и Юго-Восточной Азией – с другой [5].

Углубленный анализ позволяет рассматривать развитие каспийской инфраструктуры не только в узко-логистической плоскости, но и в контексте геополитического позиционирования. Расширение пропускной способности порта и диверсификация маршрутов снижают зависимость Казахстана от транзита через территорию России, предоставляя альтернативные выходы на рынки Закавказья и Турции. Однако данное обстоятельство порождает институциональную дилемму. С одной стороны, членство в ЕАЭС обеспечивает Казахстану режим свободной торговли и унифицированные таможенные процедуры с Россией и Беларусью. С другой стороны, углубление сотрудничества с Китаем в рамках ОПОП требует гармонизации технических стандартов и инвестиционных режимов, что не всегда коррелирует с нормативной базой ЕАЭС. Таким образом, Казахстан вынужден реализовывать сложную стратегию балансирования, выступая одновременно участником евразийской интеграции под эгидой России и принимающей стороной для китайских инфраструктурных инвестиций.

Логическим продолжением развития широтных связей стало строительство транзитного автомобильного коридора «Западная Европа – Западный Китай». Данный маршрут протяженностью около 8,5 тыс. км соединяет экономические центры трех государств: от Ляньюньганя через Урумчи, Алматы, Оренбург до Казани и далее на Запад [6]. Примечательно, что Китай и Казахстан уже выполнили свои обязательства по строительству национальных участков, тогда как российский сегмент остается зоной инфраструктурного развития. С аналитической точки зрения важно подчеркнуть, что данный коридор сокращает время доставки грузов из Китая в Европу в 3-4 раза по сравнению с морским путем (с 40-45 до 10-12 дней), что создает неоспоримое конкурентное преимущество для транспортировки срочных, ценных и чувствительных к времени доставки грузов. Вместе с тем, компаративный анализ логистических издержек показывает,

что по стоимости перевозки крупнотоннажных партий сырьевых товаров автомобильный и железнодорожный транзит пока уступает морскому транспорту, что сегментирует рынок грузоперевозок.

Параллельно с автомобильным сообщением развивается железнодорожная инфраструктура. Подписание в июне 2017 года документа о создании скоростного трансграничного сообщения «Евразия» (протяженностью 6,7 тыс. км новых путей) знаменует переход к качественно новому уровню пассажирской и грузовой мобильности. Экспертные прогнозы, предполагающие достижение пассажиропотока в 90 млн человек и грузопотока в 15 млн тонн к 2050 году, требуют критического осмысления [7]. Представляется, что данные оценки носят оптимистичный характер и нуждаются в корректировке с учетом демографических трендов, растущей конкуренции со стороны авиационного транспорта на пассажирском направлении, а также геополитической турбулентности, влияющей на товарные потоки. Вопрос о сроках окупаемости и рентабельности столь капиталоемких инвестиций остается открытым для дальнейших исследований.

## 2. Структурная динамика двусторонней торговли: дисбаланс сырьевой модели

В сфере торгово-экономического сотрудничества фиксируется устойчивая положительная динамика агрегированных показателей. В 2021 году объем двусторонней торговли достиг 18,2 млрд долларов США, а доля Китая в общем товарообороте Казахстана составила 24,1%, что закрепляет за КНР статус крупнейшего внешнеторгового партнера. Однако за макроэкономическими показателями скрывается глубокая структурная асимметрия, требующая детального анализа товарной номенклатуры.

Структура казахстанского экспорта в Китай сохраняет ярко выраженную сырьевую направленность, характерную для периферии мировой экономики. Доминирующие позиции занимают сырая нефть и нефтепродукты (4,1 млрд долл., рост в 2,2 раза), рафинированная медь и медные сплавы (2,3 млрд долл., рост на 15,2%), а также природный газ (1,2 млрд долл.) [8]. Анализ факторов роста нефтяного экспорта (2,2 раза) позволяет сделать вывод о его преимущественно конъюнктурной природе: ключевую роль сыграла благоприятная ценовая конъюнктура на энергоносители в 2021-2022 годах, а не органическое наращивание физических объемов добычи и переработки. Данный феномен повышает уязвимость казахстанской экономики перед ценовыми шоками и колебаниями глобального спроса. Критически важным является отсутствие в экспортной корзине товаров с высокой добавленной стоимостью,

что сигнализирует о риске консервации Казахстана в роли сырьевого придатка китайской промышленности и препятствует реализации национальных программ индустриализации.

Зеркальным отражением данной модели выступает структура импорта. Казахстан выступает крупным потребителем китайской продукции высокого передела: лидирующие позиции занимают телефоны и смартфоны (910,7 млн долл., рост на 29,6%), компьютеры, автозапчасти и промышленное оборудование. Тридцатипроцентный рост импорта электроники и сложной техники свидетельствует о растущей технологической зависимости внутреннего потребительского рынка и производственного сектора Казахстана от китайских поставок. Формируется устойчивый паттерн: Китай наращивает положительное сальдо в высокотехнологичных и потребительских сегментах, тогда как Казахстан интенсифицирует экспорт преимущественно в сырьевом секторе.

Важно отметить, что данная структурная асимметрия не является статичной. Несмотря на общий восходящий тренд, в отдельные периоды фиксировалось снижение объемов двусторонней торговли, обусловленное как макроэкономической нестабильностью, так и усилением позиций китайских товаров, вытесняющих местных производителей с внутреннего рынка. Это актуализирует задачу диверсификации экспортного портфеля Казахстана и поиска новых ниш, где страна могла бы предложить не только сырье, но и продукты его переработки. Потенциальным направлением мог бы стать экспорт экологически чистой сельскохозяйственной продукции, спрос на которую в Китае демонстрирует устойчивый рост.

3. Инвестиционное сотрудничество: структурные приоритеты и латентные риски

По состоянию на сентябрь 2022 года Китай занимает 4-е место среди крупнейших иностранных инвесторов в Казахстане, а общий объем обязательств китайских инвесторов перед казахстанскими резидентами достиг 13,4 млрд долл. США [9]. Анализ отраслевой структуры китайских инвестиций позволяет реконструировать стратегические приоритеты Пекина в регионе.

Основной объем капиталовложений направляется в секторы, формирующие инфраструктурный каркас транзитной экономики: транспорт и складирование (2,9 млрд долл.), обрабатывающая промышленность (2,7 млрд долл.) и строительство (2 млрд долл.). Логика инвестиционной стратегии КНР представляется прагматичной и взаимосвязанной. Во-первых, финансирование транспортно-логистической инфраструктуры обеспечивает беспрепятственное и контролируемое движение китай-

ских экспортных товаров на западные рынки. Во-вторых, инвестиции в обрабатывающую промышленность (преимущественно в сборочные производства) позволяют частично обходить таможенные и нетарифные барьеры ЕАЭС, поставляя продукцию с маркировкой «Сделано в Казахстане» на рынки России, Беларуси и других государств-членов Союза.

Однако идентифицированные «точки роста» несут в себе латентные риски, требующие институционального реагирования. Первый риск связан с кадровой политикой. Практика реализации инфраструктурных проектов демонстрирует активное привлечение китайской рабочей силы, что часто закрепляется в качестве условия предоставления кредитных линий. Экономический анализ показывает, что данная модель минимизирует мультипликативный эффект для принимающей экономики: значительная часть заработной платы выводится из страны, не формируя дополнительного потребительского спроса на локальных рынках. В условиях сохраняющегося высокого уровня безработицы среди молодежи в регионах реализации проектов это создает потенциал социальной напряженности.

Второй, более системный риск, заключается в отсутствии механизмов принудительного трансфера технологий. Сотрудничество в научно-технической сфере, создание совместных исследовательских лабораторий и партнерство университетов декларируются как приоритетные направления, однако остаются наименее реализованным сегментом взаимодействия. Без институционализации требований по локализации производств и передаче технологий (а не просто организации сборочных цехов) Казахстан рискует закрепитесь в роли периферийной сборочной площадки, не получая доступа к ключевым ноу-хау и не развивая собственную научно-производственную базу.

В связи с этим каждый крупный инвестиционный проект должен проходить комплексную экспертизу на предмет соответствия национальным интересам, закрепленным в стратегических документах, включая планы реиндустриализации в рамках ЕАЭС. Особого внимания требуют экологические аспекты: практика размещения «грязных» производств (горнодобывающая и химическая промышленность) за пределами Китая вызывает обоснованные опасения. Это требует внедрения жестких экологических стандартов и мониторинга на всех этапах реализации проектов с китайским участием.

4. Обобщение результатов: дилемма долгосрочного партнерства

Проведенный анализ позволяет сделать вывод, что сопряжение инициативы «Один пояс

– один путь» и государственной программы «Нурлы жол» обеспечило Казахстану ряд тактических преимуществ: улучшен доступ к морским портам, модернизирована транспортная инфраструктура, созданы новые рабочие места и расширены транзитные возможности. В краткосрочной и среднесрочной перспективе выгоды от участия в проекте представляются очевидными.

Однако экстраполяция выявленных тенденций на долгосрочную перспективу высвечивает системные противоречия. Снижение объемов торговли в отдельные периоды, доминирование китайского импорта на потребительском рынке и отсутствие прогресса в диверсификации экспорта ставят вопрос о рисках деиндустриализации и закрепления периферийного статуса казахстанской экономики. Торговый и технологический дисбаланс в пользу Китая при сохранении текущих трендов способен трансформировать формат равноправного партнерства в отношении асимметричной зависимости.

Таким образом, перед Казахстаном стоит комплексная стратегическая задача. С одной стороны, необходимо максимизировать экономические выгоды от китайских инвестиций и транзитного потенциала. С другой стороны, требуется разработка и имплементация защитных механизмов, минимизирующих риски экологического ущерба, социальной напряженности и размывания экономического суверенитета. Ключевым фактором успеха в данной модели представляется способность казахстанских институтов к эффективному регулированию и переход от пассивной роли реципиента инвестиций к активному позиционированию с выдвижением встречных требований по локализации производств и трансферу технологий.

## Заключение

Проведенное исследование подтверждает, что сотрудничество между Республикой Казахстан и Китайской Народной Республикой в рамках инициативы «Один пояс — один путь» представляет собой сложный, многоуровневый процесс, выходящий за пределы классической торговли и трансформирующийся в комплексное инфраструктурное и инвестиционное взаимодействие. На основе проведенного анализа представляется возможным сформулировать следующие концептуальные выводы и практические рекомендации.

1. Структурная динамика торгово-экономического партнерства. В ходе исследования верифицирован тезис о том, что Китай является одним из ключевых внешнеторговых партнеров Казахстана, о чем свидетельствует устойчивый рост экспортных поставок угле-

водородов и цветных металлов. Однако сравнительный анализ товарной номенклатуры выявил сохранение и даже усиление сырьевой направленности казахстанского экспорта при одновременном росте импорта высокотехнологичной китайской продукции (телефоны, компьютеры, оборудование). Данная структурная асимметрия позволяет сделать вывод о том, что текущая модель сотрудничества носит преимущественно экстенсивный характер и в недостаточной степени способствует диверсификации национальной экономики и реализации программ индустриализации.

2. Инвестиционная стратегия и институциональные риски. Анализ отраслевого распределения китайских инвестиций (транспорт, складирование, строительство) подтверждает гипотезу о том, что КНР рассматривает Казахстан прежде всего как транзитное звено и перспективный рынок сбыта, а не как полноценного технологического партнера. При этом выявлены латентные риски, связанные с реализацией инвестиционных проектов:

- Социальные риски: практика привлечения китайской рабочей силы минимизирует мультипликативный эффект для локальных рынков труда и может усиливать социальную напряженность;

- Технологические риски: отсутствие институционально закрепленных требований по трансферу технологий и локализации производств консервирует периферийный статус казахстанской экономики;

- Экологические риски: размещение производств с высокой нагрузкой на окружающую среду требует усиления мониторинга и имплементации жестких природоохранных стандартов.

3. Геополитический контекст и многовекторность. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры (порт Актау, коридор «Западная Европа – Западный Китай») объективно усиливает геополитический вес Казахстана как транзитной державы. Вместе с тем, это порождает институциональную дилемму: необходимость балансирования между обязательствами в рамках ЕАЭС (с доминированием России) и углублением сотрудничества с Китаем по линии ОПОП. Данная коллизия требует тонкой настройки внешнеэкономической стратегии, исключающей конфликт интересов ключевых партнеров.

4. Рекомендации по оптимизации сотрудничества. Для трансформации существующей модели партнерства в направлении устойчивого и взаимовыгодного развития представляется целесообразным:

- Переход от пассивной роли реципиента инвестиций к активному позиционирова-

нию с выдвижением встречных требований по локализации производств и принудительному трансферу технологий;

– Институционализация механизмов комплексной экспертизы крупных инвестиционных проектов на предмет их соответствия национальным интересам, включая социальные и экологические аспекты;

– Диверсификация экспортного портфеля за счет развития перерабатывающих производств и выхода на китайский рынок с продукцией с высокой добавленной стоимостью (в частности, экологически чистое продовольствие);

– Гармонизация нормативно-правовой базы с партнерами по ЕАЭС для выработки консолидированной позиции по привлечению китайских инвестиций.

Резюмируя вышеизложенное, следует заключить, что реализация инициативы «Один

пояс — один путь» предоставляет Казахстану значительные возможности для модернизации инфраструктуры и расширения внешнеэкономических связей. Однако достижение долгосрочного положительного эффекта возможно лишь при условии перехода от стихийного привлечения инвестиций к стратегическому управлению интеграционными процессами. Критическим фактором успеха выступает способность национальных институтов обеспечить реципрокность (взаимность) выгод, минимизировать экологические и социальные издержки и сохранить экономический суверенитет в условиях усиления геоэкономического влияния КНР в регионе. Только при соблюдении указанных условий сотрудничество в рамках ОПОП способно реализовать свой потенциал как инструмента устойчивого развития.

#### Список литературы

1. Михалёв М.С. «Один пояс, Один путь» как новая внешнеполитическая стратегия КНР. Краткий анализ внутрикитайской дискуссии // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2016. – Т. 9. – №. 6 (50). – С. 88-103.
2. Лычагин А.И. Концепция «Экономический пояс Шелкового пути» как системная инновация КНР: история, концептуальная основа и технология развития в условиях глобальной неопределенности (2013-2019 гг.). дис. на соискание д.и.н. – Нижний Новгород, 2022. – 208 с.
3. Искаков Г.А., Кегенбеков Ж.К. Роль республики Казахстан в проекте «Один пояс и один путь» // Научные проблемы водного транспорта. – 2021. – №. 67. – С. 94-101.
4. Гаспарян К. Участие Казахстана в инициативе Китая «Один пояс–один путь» // Постсоветские исследования. – 2019. – Т. 2. №. 5. – С. 1280-1291.
5. Keser H.Y. Importance of transport corridors in regional development: The case of TRACECA // Sosyoekonomi. – 2015. – Т. 23. №. 24. – С. 163-182.
6. Зуенко И.Ю. Проблемы развития международных транспортных коридоров «Восток–Запад» в Каспийском регионе // Журнал фронтирных исследований. – 2024. – Т. 9. №. 4. – С. 169-185.
7. Евразийский транспортный каркас. – Алматы, 2024. – 151 с.
8. Цюань Л. Беспрепятственная торговля между Китаем и Казахстаном в рамках инициативы «Пояс и Путь»: состояние, проблемы и пути совершенствования // Прогрессивная экономика. – 2025. – №. 5. – С. 76-88.
9. Фэн Л. Экономические отношения Китая и Казахстана в рамках стратегии «Один пояс–один путь» (проблемы и перспективы) // Россия в глобальном мире. – 2023. – Т. 26. №. 3. – С. 58-77.

#### References

1. Mikhalov M.S. «Odin poyas, Odin put'» kak novaya vneshnepoliticheskaya strategiya KNR. Kratkiy analiz vnutrikitayskoy diskussii // Kontury global'nykh transformatsiy: politika, ekonomika, pravo. – 2016. – T. 9. – №. 6 (50). – S. 88-103.
2. Lychagin A.I. Kontseptsiya «Ekonomicheskiy poyas Shelkovogo puti» kak sistemnaya innovatsiya KNR: istoriya, kontseptual'naya osnova i tekhnologiya razvitiya v usloviyakh global'noy neopredelennosti (2013-2019 gg.). dis. na soiskaniye d.i.n. – Nizhniy Novgorod, 2022. – 208 s.
3. Iskakov G. A., Kegenbekov ZH. K. Rol' respubliki Kazakhstan v projekte «Odin poyas iodin put'» // Nauchnyye problemy vodnogo transporta. – 2021. – №. 67. – S. 94-101.
4. Gasparyan K. Uchastiye Kazakhstana v initsiative Kitaya «Odin poyas–odin put'» // Postsovetскиye issledovaniya. – 2019. – T. 2. №. 5. – S. 1280-1291.
5. Keser H.Y. Importance of transport corridors in regional development: The case of TRACECA // Sosyoekonomi. – 2015. – T. 23. №. 24. – S. 163-182.

6. Zuyenko I. YU. Problemy razvitiya mezhdunarodnykh transportnykh koridorov «Vostok–Zapad» v Kaspiyskom regione // Zhurnal frontirnykh issledovaniy. – 2024. – Т. 9. №. 4. – С. 169-185.
7. Yevraziyskiy transportnyy karkas. – Almaty, 2024. – 151 s.
8. Tsyan' L. Besprepyatstvennaya trgovlya mezhdru kitayem i kazakhstanom v ramkakh initsiativy «Poyas i Put'»: sostoyaniye, problemy i puti sovershenstvovaniya // Progressivnaya ekonomika. – 2025. – №. 5. – С. 76-88.
9. Fen L. Ekonomicheskiye otnosheniya Kitaya i Kazakhstana v ramkakh strategii «Odin poyas–odin put'» (problemy i perspektivy) // Rossiya v global'nom mire. – 2023. – Т. 26. №. 3. – С. 58-77.

**Д.В. Татаринов<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>з.ғ.к., «Әділет» Жоғары құқық мектебінің қауымдастырылған профессоры, Каспий қоғамдық университеті

ORCID: 0000-0003-3340-2180, e-mail: danila\_tatarinov@mail.ru

### **«БІР БЕЛДЕУ – БІР ЖОЛ» БАСТАМАСЫ АЯСЫНДАҒЫ ҚАЗАҚСТАН-ҚЫТАЙ ЫНТЫМАҚТАСТЫҒЫН ХАЛЫҚАРАЛЫҚ-ҚҰҚЫҚТЫҚ РЕТТЕУ: ИМПЛЕМЕНТАЦИЯ МӘСЕЛЕЛЕРІ ЖӘНЕ ИНСТИТУЦИОНАЛДЫҚ ТӘУЕКЕЛДЕР**

#### **Аңдатпа**

Мақала Қазақстан Республикасы мен Қытай Халық Республикасы арасындағы ынтымақтастықты Бір белдеу – бір жол бастамасы аясында кешенді талдауға арналған. Зерттеудің өзектілігі стратегиялық әріптестіктің жарияланған мақсаттары мен бірлескен мега-жобаларды іске асырудың нақты әлеуметтік-экономикалық салдарлары арасындағы қайшылықтардың болуымен айқындалады. Ерекше назар аталған бастаманы Қазақстанның мемлекеттік «Нұрлы жол» бағдарламасымен ұштастыру мәселесіне аударылды, бұл екіжақты өзара іс-қимылдың институционалдық негізін қалыптастырады. Зерттеудің әдіснамалық негізін экспорт пен импорттың тауарлық номенклатурасын салыстырмалы талдау, инвестициялық ағындарды құрылымдық-функционалдық талдау, сондай-ақ 250-ден астам екіжақты келісімді қамтитын нормативтік-құқықтық базаны сапалық талдау құрайды. 2021-2022 жылдарға арналған статистикалық деректер мен 2022 жылғы қыркүйек айындағы инвестициялар туралы мәліметтер негізінде сауда құрылымындағы асимметрия айқындалды: Қазақстан негізінен шикізат ресурстарын (мұнай, газ, металдар) жеткізуші ретінде әрекет етеді, ал жоғары технологиялық қытай өнімдерінің импорты артуда. Инвестициялық салада капитал салымдарының көлік-логистикалық секторға шоғырлануы тіркелді, бұл республиканың транзиттік рөлін күшейтеді, алайда әлеуметтік (шетелдік жұмыс күшін тарту), технологиялық (технология трансферінің болмауы) және экологиялық тәуекелдермен қатар жүреді. Қорытындыда анықталған тәуекелдерді барынша азайту және Қазақстанның инвестицияларды қабылдаушы пассивті рөлінен өндірісті оқшаулауға және экономикалық егемендікті сақтауға бағдарланған белсенді позицияға көшуі жөнінде ұсынымдар тұжырымдалды.

**Түйінді сөздер:** «Бір белдеу – бір жол», Қазақстан, Қытай, «Нұрлы жол», екіжақты сауда, инвестициялар, көлік дәліздері, экономикалық тәуекелдер, Еуразиялық экономикалық одақ.

**D.V. Tatarinov<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>с.і.с., Associate Professor, Higher School of Law "Adilet", Caspian Public University

ORCID: 0000-0003-3340-2180, e-mail: danila\_tatarinov@mail.ru

### **INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF KAZAKHSTANI – CHINESE COOPERATION WITHIN THE BELT AND ROAD INITIATIVE: IMPLEMENTATION CHALLENGES AND INSTITUTIONAL RISKS**

#### **Abstract**

The article provides a comprehensive analysis of cooperation between the Republic of Kazakhstan and the People's Republic of China within the framework of the Belt and Road Initiative. The relevance of the study stems from the contradictions between the declared objectives of strategic partnership and the actual socio-economic consequences of implementing joint mega-projects. Particular attention is paid to the alignment of the BRI with Kazakhstan's state program Nurly Zhol, which constitutes the institutional foundation of bilateral interaction. The methodological framework includes a comparative analysis of export and import commodity structures, a structural-functional analysis of investment flows, and a qualitative assessment of the regulatory framework encompassing more than 250 bilateral agreements. Based on statistical data for 2021-2022 and investment figures as of September 2022, a

structural trade asymmetry has been identified: Kazakhstan primarily acts as a supplier of raw materials (oil, gas, and metals), while imports of high-tech Chinese products continue to grow. In the investment sphere, a concentration of capital in the transport and logistics sector has been observed, reinforcing the country's transit role but simultaneously generating social (attraction of foreign labor), technological (limited technology transfer), and environmental risks. The article concludes with recommendations aimed at mitigating the identified risks and facilitating Kazakhstan's transition from a passive recipient of investments to an active strategic actor focused on production localization and the preservation of economic sovereignty.

**Keywords:** Belt and Road Initiative, Kazakhstan, China, Nurly Zhol, bilateral trade, investments, transport corridors, economic risks, Eurasian Economic Union.