

КОНТЕНТ-АНАЛИЗ КИТАЙСКИХ И КАЗАХСТАНСКИХ СМИ: СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Ажар Сериккалиева^{1*}
Айдана Бапаева²
Лю Сяо³

¹ Доктор PhD, исследователь Алматы менеджмент университета, e-mail*: serikkaliyeva@gmail.com

² Магистрант кафедры китаеведения Казахского национального университета им. аль-Фараби

³ Докторант кафедры китаеведения Казахского национального университета им. аль-Фараби

<https://doi.org/10.52536/2415-8216.2024-2.05>

Аннотация. В последнее десятилетие с возрастанием международного статуса Китая и его «выходом во вне», а именно реализацией геоэкономической стратегии «Инициатива Пояса и Пути» на Евразийском континенте, а также повышением стратегической значимости Казахстана, сотрудничество между нашими странами динамично развивается в различных областях. Взаимодействие Казахстана и Китая в области автомобильной промышленности является новой и динамично развивающейся отраслью сотрудничества. Проведенный контент-анализ публикаций в китайских и казахстанских СМИ, посвященных сотрудничеству в автомобильной промышленности с 2015 по 2023 год, включает в себя как качественную, так и количественную оценку содержания новостных статей обеих стран, обзоров и интервью пресс-служб китайских автокомпаний. Целью данного исследования является выявление ключевых тем и тенденций в области сотрудничества в автомобильной промышленности через анализ публикаций о сотрудничестве Китая и Казахстана в государственных и негосударственных СМИ обеих стран, выявление их сходств и различий. Это исследование имеет потенциал активно способствовать более глубокому пониманию и продвижению сотрудничества и диалога между Казахстаном и Китаем, особенно в экономической и политической сферах.

Ключевые слова: контент-анализ, казахстанско-китайские отноше-

¹ Doctor PhD, researcher at Almaty Management University, e-mail*: serikkaliyeva@gmail.com

² Master student of the Department of Chinese Studies of the al-Farabi Kazakh National University

³ Doctoral student at the Department of Chinese Studies, al-Farabi Kazakh National University

Abstract. In the last decade, with the increasing international status of China and its “exit”, namely the implementation of the geo-economic strategy “Belt and Road Initiative” on the Eurasian continent, as well as the increasing strategic importance of Kazakhstan, cooperation between our countries is dynamically developing in various fields. The interaction between Kazakhstan and China in the automotive industry is a new and most dynamically developing area of cooperation. The conducted content analysis of publications in Chinese and Kazakh media dedicated to cooperation in the automotive industry from 2015 to 2023 includes both qualitative and quantitative assessment of the content of news articles from countries, reviews, and interviews with press services of Chinese auto companies. The purpose of this study is to identify key topics and trends in the field of cooperation in the automotive industry through an analysis of publications about cooperation between China and Kazakhstan in state and non-state media of both countries, identifying their similarities and differences. This research has the potential to actively contribute to a deeper understanding and promotion of cooperation and dialogue between Kazakhstan and China, especially in the economic and political spheres..

Keywords: *content analysis, Kazakh-Chinese relations, Kazakhstan, China, media, cooperation in the automotive industry, Belt and Road Initiative.*

Введение

Китай является крупнейшим рынком автомобилей в мире, как по производству, так и по продажам. За последние десятилетия производство автомобилей в Китае значительно выросло, и страна стала важным мировым игроком в этой отрасли [1]. С тех пор как Китай вступил в ВТО, автомобильная промышленность КНР начала активное развитие. С 2009 года производство и продажи автомобилей в Китае вышли на первое место в мире [2]. Китай стал важным игроком в мировой автомобильной промышленности. Однако в последние годы, ввиду экономического спада в стране и за рубежом, перенасыщения глобального автомобильного рынка, трансформации и модернизации автомобильной промышленности и пандемии Covid - 19, производство и продажи в четырех основных областях производства автомобилей в мире серьезно сократились. Согласно данным Международной организации по производству автомобилей (OICA) в 2017 году в мире было произведено 97302534 автомобиля и коммерческих машин, а в 2022 году 85016728 [3].

В стратегии «Казakhstan-2050» и в третьем проекте модернизации Казахстана «ускорение модернизации автомобильной промышленности» упоми-

нается как наиболее приоритетное направление развития, и расширять сотрудничество с другими отраслями промышленности. Экспортная торговля страны обновляет модель экономического роста через автомобильную промышленность, повышает конкурентоспособность страны и обеспечивает более высокий, чем в среднем в мире, экономический рост. Кроме того, правительство Казахстана также сформулировало «Дорожную карту развития автомобильного производства на 2019–2024 годы», призванную оказать соответствующую поддержку отечественным автомобильным компаниям.

Вследствие переговоров между правительствами КНР и РК были заключены договоры в области совместного автомобильного строительства: «О подписании Рамочного соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики об укреплении сотрудничества в области индустриализации и инвестиций» 2015 г.; «Об утверждении Рамочного соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики об укреплении сотрудничества в области индустриализации и инвестиций» 2016 г.; Производство легковых автомобилей бренда JAC методами крупноузловой сборки (DKD/SKD) и мелкоузловой сборки (CKD) совместно со стратегическим партнером СМС – ТОО Сарыаркаавтопром & 1) Anhui Jianghuai Automobile Co., Ltd (JAC), 2) China Vehicles Import-Export Co. (СМС); Костанайская область, период введения в эксплуатацию – 2017 год; Совместное заявление Китайской Народной Республики и Республики Казахстан 2023 г.; Автомобильная компания «Астана» и китайская автомобильная промышленная компания BYD заключили соглашение о дистрибуции транспортных средств на новых источниках энергии 2023 г.

Вышеназванные совместные казахстанско-китайские инициативы широко освещались в СМИ двух стран. В данной статье СМИ рассматриваются в качестве важного политического инструмента, посредством которого политически значимая информация часто передается посредством средств, не затрагивающих явную политику [4].

Методология исследования

В основе получения информации об освещении печатными СМИ вопросов взаимодействия Казахстана и Китая в области автомобильной промышленности лежит метод контент-анализа. По этой причине анализ публикаций, в том числе и научной направленности, в периодических изданиях является одним из наиболее распространенных видов научного анализа, в частности контент-анализа. Систематичность и строгость контент-анализа проявляется в том, что исследование проводится на основании методологически обоснованной программы по определенным процедурам и служит для получения информации, отвечающей некоторым критериям качества. Как неопрошенный метод исследования и представляет собой количественно-качественный метод сбора и анализа содержания текста как связной последовательности символов [5]. Контент-анализ представлен как строго количественный метод, фиксирующий подсчеты для измерения наблюдаемой частоты заранее определенных целей в исследованиях [6].

Временные рамки контент-анализа охватывают период с 2015 по 2023 год. Данные временные рамки связаны с политическими событиями в отношениях Казахстана и Китая, а именно, заключение вышеупомянутых соглашений, а также период начала их практической реализации. Были выявлено значительное количество публикаций, которые имели как декларативный, так и аналитический характер. Эти публикации во многом формируют общественное восприятие граждан двух стран казахстанско-китайских совместных проектов в области автомобильной промышленности. Китайское правительство и автомобильные компании стремились через СМИ повлиять на устоявшееся традиционное представление о том, что автомобили, производимые в Китае, в основном, недорогие и некачественные. Контент-анализ служит также методом выявления политической направленности двусторонних отношений, взаимовосприятия государств.

Контент-анализ материалов прессы (количественный подход) основывается на исчислении основных публикаций опубликованных в следующих СМИ КНР: People’s Daily, информационное агентство Синьхуа, правительственная сеть Китая, министерство торговли Китайской Народной Республики и т.д. Ключевыми словами для поиска публикаций выступили: План сотрудничества в области производства: автомобильное сотрудничество, Инициатива Пояса и Пути и Майский Сианьский саммит Китай- Центральная Азия. И нижеследующих СМИ РК: Zakon.kz, Казправда, Казинформ, Sputnik Казахстан, Tengri News, Nur.kz, Atameken.tv, Azattyk, Деловой Казахстан, Литер, Exclusive.kz, Orda, Forbes.kz. Ключевыми словами для поиска публикаций выступили: китайские автомобили, Chery, Naval, Changan, JAC, Пояс и Путь, мультибрендовый завод.

Результаты исследования и их обсуждение

Контент-анализ показал актуальность тематики для обеих стран. СМИ двух стран сходятся во мнении, что это перспективная отрасль сотрудничества двух стран. Количественный анализ выявил превалирование публикаций в государственных СМИ КНР, тогда как среди казахстанских СМИ значительно преобладают негосударственные. Авторы считают, что это связано с приходом китайских брендов именно на казахстанский рынок, это обусловлено маркетинговой стратегией автокомпаний. Примечателен тот факт, что государственные СМИ дают старт данной тематике в 2015, далее эстафету перенимают частные СМИ и, как следствие, печатают значительно больше детализированного материала на текущий момент (таблица 1).

Таблица 1. Количество публикаций в государственных и негосударственных СМИ КНР и РК, 2015-2023 гг.

№	Год	Статьи в государственных СМИ КНР	Статьи в государственных СМИ РК	Статьи в негосударственных СМИ КНР	Статьи в негосударственных СМИ РК

1	2015	2	1	-	-
2	2016	1	1	-	-
3	2017	-	-	-	2
4	2018	-	-	-	2
5	2019	-	-	2	4
6	2020	1	1	-	1
7	2021	4	-	3	15
8	2022	3	3	5	52
9	2023	11	1	18	50
10	Итого	22	7	28	128

Источник: составлено авторами

Количественный анализ публикаций в негосударственных СМИ двух стран также показал значительное преобладание публикаций в казахстанских изданиях –128, тогда как с китайской стороны было выявлено только 28 публикаций (таблица 2). В целом, наблюдается активация публикационной деятельности на тему сотрудничества Казахстана и Китая в области машиностроения в постпандемийный период, с 2021 года и по настоящее время. Отмечается, в целом, позитивный контекст публикации в рамках СМИ. Тем не менее, повестка и глубина рассмотрения данного вопроса в национальных СМИ КНР и РК значительно разнятся. Вследствие этого, целесообразно рассмотреть публикации двух стран более подробно.

Основные тезисы публикаций китайских СМИ

Несмотря на то, что сообщения китайских СМИ об экономическом сотрудничестве между Китаем и Казахстаном в автомобильной сфере появились в 2015 году, в период с 2015 по 2019 годы о сотрудничестве именно в автомобильной сфере вкратце упоминалось лишь на веб-сайте правительства КНР и официальной новостной сети Министерства иностранных дел КНР. [7] Важной темой стал план сотрудничества в области переноса производственных мощностей из Китая в Казахстан. Таким образом, наибольшую инициативность СМИ проявляют в отношении освещения Плана сотрудничества в области переноса производственных мощностей, предложенного бывшим премьер-министром Ли Кэцяном в 2014 году. В частности, отмечается, что в рамках этого сотрудничества Китай передает свой опыт индустриализации Казахстану. По этой причине между JAC Motors и казахстанской автомобильной компанией «AllurGroup» был заключен меморандум о сотрудничестве в области сборки и реализации автомобилей. В 2015-2016 годах на сайте правительства Китая и Министерства иностранных дел Китайской Народной Республики были опубликованы сообщения о путях углубления планов китайско-казахстанского сотрудничества в области автомобилестроения и обеспечения всестороннего развития сотрудничества в данной области. В 2015 году стороны обещают поддержать Меморандум о взаимопонимании между Китаем и Казахстаном по укре-

плению производственного потенциала и инвестиционного потенциала государств, а также 33 проекта о переносе производственной мощности страны в различных сферах, включая автомобилестроение. Общая стоимость проекта составила 23,6 млрд долл. долларов США. А в 2016 году был официально запущен проект совместного китайско-казахстанского предприятия «Цзяньхуайский автомобильный завод» — проект инфраструктурного сотрудничества, которому правительства Китая и Казахстана придают большое значение. В том же году Китай и Казахстан поддерживают еще один документ «Об утверждении Рамочного соглашения между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики об укреплении сотрудничества в области индустриализации и инвестиций», в результате которого стороны договорились об осуществлении сотрудничества и инвестиций в автомобильной сфере. Китайские СМИ отметили в сообщениях, что Китай и Казахстан активно связывают китайскую инициативу «Один пояс, один путь» с казахстанским планом «Нурлы жол», чтобы обеспечить стимулирование производственного сотрудничества [8].

Хотя сотрудничество Китая и Казахстана в автомобильной сфере началось в 2015 году, отмечается, что китайские СМИ, как государственные, так и негосударственные, начали уделять больше внимания теме сотрудничества двух стран в автомобильной сфере только в 2020 году. Отмечается, что в этот период Казахстан постепенно стал одним из наиболее быстрорастущих государств в мировой автомобильной промышленности. Правительство Китая и многие китайские автомобильные компании начали уделять внимание пяти странам Центральной Азии, особенно Казахстану. С 2020 по 2022 год китайские негосударственные СМИ рассматривают казахстанско-китайское сотрудничество в автомобильной сфере сквозь призму следующих основных подтем: инициативы «Один пояс, один путь», автомобильный экспорт Китая в Казахстан, автомобильный рынок Казахстана.

С 2020 по 2023 годы Министерство коммерции КНР ежегодно отчитывается об уровне производства и продаж на казахстанском автомобильном рынке. Например, в 2020 году Министерство коммерции КНР отметило, что в начале 2020 года казахстанский автомобильный рынок добился хорошего старта: продажи автомобилей в январе значительно выросли, то есть на 20% по сравнению с прошлым годом, в 2021 году Министерство коммерции КНР еще раз отметило, что темпы роста в 2020 году превысили 50% [9]. В условиях пандемии автомобильная промышленность стала новой основной движущей силой роста экономики Казахстана в целом. В 2022 году Министерство коммерции КНР еще раз отметило, что Казахстан является наиболее потенциальным автомобильным рынком в Центральной Азии, в следствие было предложено китайским автомобильным компаниям расширить прямые иностранные инвестиции в автомобильную промышленность страны, перенести производственную базу, реконструировать бизнес и в то же время помочь развитию своей автомобильной промышленности в таких странах, которые имеют потенциал роста

данного сектора экономики [10]. В 2023 году Министерство коммерции КНР опубликовало информацию о том, что производство автомобилей в Казахстане выросло на 39,2% в годовом исчислении с января по сентябрь 2023 года. Спрос на автомобили в Казахстане высок, и перспективы казахстанского автомобильного рынка очень широки [11]. Некоторые негосударственные СМИ также провели предварительный анализ автомобильного рынка Казахстана. В 2022 году NetEase News в своем отчете отметил, что казахстанские отечественные автомобили относительно старые и на рынке подержанных автомобилей существует огромный спрос. Уровень охвата автомобилей в Казахстане также низок, хотя является самым большим среди пяти стран Центральной Азии. Согласно данным Мирового банка по количеству автомобилей на 1000 человек в основных странах мира за 2017 год, в Казахстане приходится 250 автомобилей на 1000 человек [12].

Сеть наблюдения за Шелковым путем также отметила в отчете: «Хотя Казахстан является крупнейшим автомобильным рынком в Центральной Азии, развитие автомобильной промышленности Казахстана в основном основано на сборке автомобилей и установке запасных частей. Обрабатывающая промышленность относительно слабо развита, и наблюдается отсутствие отечественных автомобильных марок» [13]. Чтобы изменить эту ситуацию, правительство Казахстана провело ряд корректировок политики и национальной реформы. Поэтому все больше китайских СМИ полагают, что стремление Казахстана к активному развитию автомобильной промышленности соответствует глобальной автомобильной стратегии Китая. Китай может оказать помощь Казахстану в строительстве автомобильных заводов, а китайские автомобильные компании смогут перенести цепочку промышленности с добавленной стоимостью и изменить структуру своего бизнеса.

Казахстан поощряет китайские компании продолжать создавать кластеры автомобильной промышленности в Казахстане [14]. Некоторые СМИ отметили, что инициатива «Один пояс, Один путь» принесла практическую пользу пяти странам Центральной Азии, благодаря сотрудничеству в автомобильной сфере: база местной автомобильной промышленности Казахстана была улучшена» [15]. Сеть наблюдения за Шелковым путем также отметила, что с продвижением инициативы «Один пояс, Один путь» сотрудничество между Китаем и Казахстаном в области автомобилестроения не только создаст 2200 новых рабочих мест для казахстанцев, но и заложит прочную основу для изучения Казахстаном технологий и создания собственного автомобильного бренда [16]. Успех Автомобильной группы Яс является важным результатом интеграции и стыковки новой экономической политики Казахстана «Нурлы жол» и инициативы «Один пояс Один путь» [17]. Экспорт готовых автомобилей наиболее выгоден для экономического развития Китая, но его способность противостоять рискам не так хороша, как строительство местного завода, поэтому локализованное производство также является общей тенденцией [18].

Подводя итог, нетрудно обнаружить, что правительство Казахстана

возлагает большие надежды на автомобильную промышленность, что совпадает со стремлением китайской автомобильной промышленности выйти на мировой уровень, поэтому перспективы сотрудничества между двумя странами очень широки. Наблюдая изменение политики и реформы, ряд китайских СМИ пришли к выводу, что стремление Казахстана активно развивать автомобильную промышленность совпадает с интересами Китая в рамках глобальной автомобильной стратегии. По этой причине Китай может предоставить техническую поддержку Казахстану, чтобы способствовать индустриализации Казахстана, в то же время китайские автомобильные компании смогут перенести цепочку автомобильной промышленности и оптимизировать структуру своего бизнеса.

Основные тезисы публикаций казахстанских СМИ

Результаты рассмотрения казахстанских СМИ позволяют провести категоризацию статей по типу и характеру публикаций: реклама, информационного характера, аналитика и смешанного типа (содержащие признаки вышеуказанных категорий). По результатам изучения публикаций из 132 изученных материалов 62 статьи (47%) имеют, по мнению авторов, рекламный характер: содержатся только указания особенностей отдельных моделей автомобилей (технические параметры, дизайн, условия гарантии, цена и т.д.). Публикации информационного характера имеют нейтральную коннотацию и сообщают читателю о произошедших событиях - 41 статья (31%) были отнесены авторами к данной категории. Аналитические публикации - 10 статей (7,5%) должны содержать элементы анализа: выделения положительных и отрицательных аспектов, их влияния на тему обсуждений и т.д. Остальные 17 (14,5%) статей были отнесены к публикациям смешанного типа, где, тем не менее, превалировало количество публикаций, обозначенных авторами как информационно - рекламные - 13 публикаций (9,8%).

По результатам анализа, авторы пришли к выводу, что количество публикаций, содержащих аналитический материал/ интервью с представителями отрасли/ экспертами, значительно уступает числу публикаций рекламного характера. Следует отметить, что публикации государственных СМИ РК носят более аналитический характер, в то время как публикации негосударственных СМИ - рекламный характер.

Медийная сторона играет значительную роль в узнаваемости бренда и, как следствие, увеличении доверия. По наблюдениям авторов, Астана Моторс активно задействует данный инструмент, в то время как Orbis Group и Allur Auto упоминаются в публикациях отечественных СМИ реже. Значительное число публикаций в СМИ обеих стран было отмечено в государственных СМИ КНР и негосударственных СМИ РК в 2022–2023 годах, что свидетельствует о росте интереса к совместным проектам и их освещению в СМИ. Тем не менее, в ближайшие годы предполагается рост активности, в связи со строительством мультибрендового завода Астана Моторс [19] и завода EXEED компании Orbis Manufacturing [20]. Следует отметить и характер данных производств - завод Астана Моторс является 100% собственностью компании, действующей по лицензионным со-

глашениям. Займ на строительство завода был выделен Фондом развития промышленности (ФРП) на 15 лет под 9% при гарантии Банка развития Казахстана (БРК) [21].

Другой кейс, СарыАркаАвтопром - пример государственно - частного производства с участием иностранного капитала - с 2019 года 51% крупнейшего автомобильного производителя Казахстана принадлежит СМС (China National Machinery IMP. & EXP. CORP). Проект является частью инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» и входит в перечень казах-стано-китайского взаимодействия в области индустриализации и инвестиций (55 совместных с КНР индустриальных проектов), принесся 1,1 млрд. долларов инвестиций [22]. Китайские партнеры планируют наращивать объем инвестиций и привлекать новые бренды - с 2022 года ежегодный объем инвестиций будет составлять 40 млн. долларов и к 2025 году предполагается увеличить объем производства до 125,000 автомобилей в год [23]. Как отмечалось ранее, описание данных проектов имеет преимущественно положительный характер, однако присутствует и критика. Так, одним из моментов, который озвучивается в качестве критики в статье Азаттык, это то, что осуществление совместных с Китаем проектов проходит непрозрачно: затягиваются сроки, не озвучиваются действительно израсходованные средства, а эффективность проектов не соответствует заявлениям и данным обещаниям [24]. На фоне отсутствия прозрачности с расходованием средств, поступающих от «утилизационного сбора», критика подобной «меры поддержки» государства, невозможность получить полную и достоверную информацию по реализации проектов от государства вызывает недоверие и опасения населения.

Актуален и кейс попытки строительства второго завода Азия Авто по сборке автомобилей (до недавнего времени крупнейшего в Казахстане), которые не увенчались успехом, ввиду обвинений в мошенничестве, отмывании средств и невыполнении взятых обязательств в отношении инвесторов со стороны государства [25] и обвинения государственных функционеров Казахстана в коррупции, предвзятом отношении и возможном рейдерском захвате предприятия со стороны инвесторов [26]. Следует отметить, что Правительство предприняло меры для поддержки казахстанского автопрома: преференции по НДС, введение утилизационного сбора, разработка программы льготного кредитования и лизинга, меры поддержки экспорта продукции [27]. По словам руководителя управления автомобильной промышленности и сельскохозяйственной техники МИИР Руслана Хисамутдинова, степень локализации составляет от 30% до 40%, у некоторых моделей - до 50% [28]. При этом официальные сведения ставились под сомнение общественниками: «Нет ни одного автомобиля, половина запчастей которого произведена в Казахстане. Мы даже болтики и гайки не производим. Правительство продолжает вливать миллиарды в мифический автопром», при этом используются понятия «мифический» и «лжепроизводители» [29]. Локализация способствует развитию экономики путем создания новых рабочих мест и привлечения инвестиций. Так, например, благодаря строительству мультибрендового завода Астана Мо-

торс планируется создать порядка 2 200 высококвалифицированных рабочих мест, при этом каждое повлечет за собой создание до десяти рабочих мест в других отраслях [30]. Согласно сообщению Орда медиа, в результате запуска мультибрендового завода совместными усилиями компании «Астана Моторс» и трех китайских автомобильных брендов будет создано 2600 рабочих мест. Примечательным является и кейс СарыАрка Автопром - создано 1650 мест [31].

Следующим немаловажным пунктом является сокращение зависимости от импорта автомобилей и комплектующих, что, в свою очередь, содействует улучшению торгового баланса и способствует удешевлению цены конечного продукта [32]. Также к преимуществам локализации производства следует отнести возможность производителя адаптировать производство автомобилей под потребности рынка, а также контролировать и, при необходимости, улучшать производственные процессы. Говоря о возможных минусах, можно выделить связь между репутациями основного и локализованного производств. На сегодняшний день автомобили китайских брендов вызывают неоднозначную реакцию со стороны экспертов и потребителей [33]. Сомнения вызывают надежность автомобиля, качество его комплектующих, возможность в полной мере использовать заявленные технические нововведения, а также его ликвидность в последующем [34]. Данная тема является актуальной, но в то же время новой для казахстанского читателя, поскольку мы являемся свидетелями зарождения казахстанско-китайского сотрудничества и массового выхода китайских марок отечественного производства на казахстанский рынок.

Заключение (выводы)

В заключение, представленный контент анализ публикаций в СМИ Казахстана и Китая о сотрудничестве двух стран в области автомобильной промышленности в период с 2015 по 2023 год подчеркивает динамичный характер развития данного направления сотрудничества. В то же время содержание и основные темы публикаций Китая и Казахстана достаточно сильно отличаются. Если Китай рассматривает развития сотрудничества в автомобильной отрасли в контексте реализации инициативы «Один пояс, один путь» и повышения стратегической важности китайского автопрома на мировой арене, то казахстанские СМИ уделяют значительное внимание изучению новых для нашего рынка автомобильных марок, политике ценообразования, а также локализации производства. Помимо вышесказанного, китайские СМИ отличает приверженность государственной политики, освещения национальных стратегий, а также позитивного влияния китайских технологий и инвестиций на автомобильную промышленность Центральной Азии в контексте «win-win cooperation». Контент-анализ материалов китайских и казахстанских СМИ позволяет выделить ключевые темы и тенденции, связанные с автомобильной промышленностью, а также выявить сходства и различия в их подходах к этому вопросу. Выявленные в ходе исследования совместные проекты, подписанные документы, инициативы и кейсы сотрудничества, освещенные в СМИ обе-

их стран, свидетельствуют о значительном прогрессе в развитии сотрудничества в области автомобильной промышленности между Казахстаном и Китаем. Этот сектор становится важным фактором их взаимодействия, способствуя укреплению экономических и политических связей. Исследование призвано не только предоставить более глубокий анализ текущего состояния сотрудничества, но и выделить потенциальные направления для дальнейшего улучшения взаимопонимания и партнерства между Казахстаном и Китаем в автомобильной отрасли. Подчеркивается, что такой обмен информацией и анализом могут способствовать более эффективному взаимодействию в будущем, не только в области автомобильной промышленности, но и в широком контексте экономического и политического сотрудничества между двумя странами. Ключевые слова и термины, такие как контент-анализ, казахстанско-китайские отношения, СМИ, автомобильная промышленность, инициатива Пояса и Пути, выделяют важные аспекты и направления, которые остаются актуальными для дальнейших исследований и обсуждений в контексте эволюции сотрудничества между Казахстаном и Китаем.

Данное исследование профинансировано Комитетом науки Министерства науки и высшего образования Казахстана: ИРН АР14972668

Список литературы

1. Бабаев, К. В., Сазонов, С. Л., & Ильинская, И. Д. (2023). Развитие автомобильной промышленности КНР и ее перспективы на международном рынке. Этап: экономическая теория, анализ, практика, (3), 21-38.
2. Tang, R. (2009). The rise of China's auto industry and its impact on the US motor vehicle industry. <https://ecommons.cornell.edu/items/9855c41c-0ee0-4576-8520-68a1e5a80e95>
3. <https://www.oica.net/category/production-statistics/2022-statistics/>
4. Dunaway, J., & Graber, D. A. (2022). Mass media and American politics. Cq Press; Steven H. Chaffee & Stacey Frank Kanihan (1997) Learning about Politics from the Mass Media, Political Communication, 14:4, 421-430, DOI: 10.1080/105846097199218).
5. Faggiano, M. P. (2022). Content Analysis in Social Research: A Methodological Point of View. In Content Analysis in Social Research (pp. 7-57). Brill.
6. Kolbe, R. H., & Burnett, M. S. (1991). Content-analysis research: An examination of applications with directives for improving research reliability and objectivity. Journal of consumer research, 18(2), 243-250.
7. 中国政府网 李克强一年来三见马西莫夫, 中哈产能合作如何“步步高” 2015. 12. 15; 中华人民共和国外交部新闻网 李克强同哈萨克斯坦总理马西莫夫举行会谈决定全面开展产能合作并推动取得重要成果 2015. 04. 03
8. 中华人民共和国中央政府 李克强“旋风”访问哈萨克斯坦, 为了这件事 2016. 11. 04
9. 中华人民共和国商务部 疫情之下哈萨克斯坦汽车市场持续走高 2020. 12. 24; 中华人民共和国商务部 汽车行业成为哈萨克斯坦经济新的增长点 2021. 01. 03
10. 中华人民共和国商务部 哈萨克斯坦计划2023年将汽车年产量提高到13.5万辆 2022. 12. 10
11. 中华人民共和国商务部 哈萨克斯坦计划2023年将汽车年产量提高到13.5万辆 2022. 12. 10; 中华人民共和国商务部1-9月哈萨克斯坦汽车产量同比增长39.2% 2023. 11. 03

12. 网易网 未来三年哈国汽车产量50万辆/年|总统要求中国公司进行产业投资 2023. 05. 20
13. 丝路新观察 中国汽车畅销中亚, 原因有三 2023. 02. 17
14. 中华人民共和国国家发展和改革委员会 十年共建结硕果 携手共进向未来 扎实推进高质量共建“一带一路”行稳致远 2023. 09. 08
15. 哈萨克斯坦国际通讯社 托卡耶夫总统为中亚-中国合作指明方向 2023. 05. 19
16. 丝路新观察 “一带一路”十年: 哈萨克斯坦收获哪些实实在在的好处? 2023. 01. 24
17. Jac 官网 共建“一带一路”进入新阶段, 江淮汽车成功参与收购哈萨克斯坦最大汽车工业集团 2019. 05. 22; Jac 官网 全方位对外开放, 江淮汽车做的都挺好! 2019. 03. 14 ; Jac 官网 “一带一路”上的江汽集团 | 江汽集团助力哈萨克斯坦汽车工业 2023. 10. 20
18. 新华社 坚定自主创新, 加快新能源转型 打造具有全球竞争力的中国汽车品牌 2023. 09. 03; 中国新闻网 中国新能源汽车加速走向中亚 2023. 06. 26
19. <https://astana-motors.kz/ru/production/multibrendoviy-zavod-kitayskih-avtomobiley-4>
20. <https://exeed.kz/ru/news/72/>
21. <https://inbusiness.kz/ru/news/astana-motors-lokalizuet-avtokomponenty>
22. <https://kstnews.kz/newspaper/710/item-48068>
23. https://forbes.kz/auto/k_2025_godu_saryiarkaavtoprom_planiruet_vyipuskat_125_tyis_avtomobiley_v_god/
24. <https://rus.azattyq.org/a/chinas-growing-involvement-kazakhstan-interview-jonathan-hillman/30414222.html>
25. <https://kz.kursiv.media/2023-07-04/lbrt-avtozavod/>
26. <https://orda.kz/narushili-vse-processualnye-normy-kak-v-sude-zashhishhayut-vosmeryh-top-menedzherov-aziya-bipek-avto/>
27. https://www.inform.kz/ru/avtomobil-naya-promyshlennost-kazahstana-razvitiye-i-perspektivy_a3616372
28. <https://autoreport.kz/opinion/uroven-lokalizacii-avtomobilej-kazahstanskoy-sborki-dostigaet-50>
29. <https://rus.azattyq.org/a/31346077.html>; <https://rus.azattyq.org/a/31346077.html>
30. <https://liter.kz/chery-changan-haval-eti-marki-avto-budut-proizvodit-na-multibrendovom-zavode-v-almaty-1663423148/>
31. <https://orda.kz/kazahstan-obedinil-treh-liderov-kitajskogo-avtoproma-na-odnom-zavode/>; <http://investinkostanay.kz/kz/success-stories/9>
32. https://forbes.kz/auto/milliard_izpodnesnoy_1559558183/; <https://www.zakon.kz/ekonomika-biznes/6410309-smagulov-rasskazal-pochemu-nebudet-kazahstanskogo-brenda-avtomobilya.html>
33. <https://exclusive.kz/k-chemu-vedet-kitajskoe-vtorzhenie-v-avtoprom/>
34. https://www.inform.kz/ru/kitayskie-avtomobili-v-kazahstane-stoit-li-pokupat_a4011666

References

1. Babaev, K. V., Sazonov, S. L., & Ilyinskaya, I. D. (2023). Razvitiye avtomobilnoi promyshlennosti KNR i ee perspektivy na mezhdunarodnom rynke [Development of the Automotive Industry of the PRC and Its Prospects in the International Market]. *Etap: ekonomicheskaya teoriya, analiz, praktika*, (3), 21-38.
2. Tang, R. (2009). The rise of China's auto industry and its impact on the US motor vehicle industry. URL: <https://ecommons.cornell.edu/items/9855c41c-0ee0-4576-8520-68a1e5a80e95> (data obrashcheniya: 12.03.2024).
3. URL: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2022-statistics/> (data obrashcheniya: 12.03.2024).
4. Dunaway, J., & Graber, D. A. (2022). *Mass media and American politics*. Cq Press; Steven H. Chaffee & Stacey Frank Kanihan (1997) *Learning about Politics from the Mass Media*, *Political Communication*, 14(4), 421-430, DOI: 10.1080/105846097199218.

5. Faggiano, M. P. (2022). Content Analysis in Social Research: A Methodological Point of View. In *Content Analysis in Social Research* (pp. 7-57). Brill.
6. Kolbe, R. H., & Burnett, M. S. (1991). Content-analysis research: An examination of applications with directives for improving research reliability and objectivity. *Journal of consumer research*, 18(2), 243-250.
7. Zhongguo zhengfu wang, Li Keqiang yinian lai san jian Masimofu, Zhongha chan neng hezuo ruhe "bubugao" [Chinese Government Network, Li Keqiang Met Masimov Three Times in One Year, How Is China-Kazakhstan Capacity Cooperation "Getting Higher"] 2015.12.15; Zhonghua Renmin Gongheguo waijiaobu xinwen wang, Li Keqiang tong Hasakesitan zongli Masimofu juxing huitan jue ding quanmian kaizhan chan neng hezuo bing tuidong qude zhongyao chengguo [Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China News Network, Li Keqiang Held Talks with Kazakhstan's Prime Minister Masimov, Decided to Fully Develop Capacity Cooperation and Promote Important Achievements] 2015.04.03.
8. Zhonghua Renmin Gongheguo zhongyang zhengfu, Li Keqiang "xuanfeng" fangwen Hasakesitan, weile zhe jian shi [Central Government of the People's Republic of China, Li Keqiang "Whirlwind" Visit to Kazakhstan, For This Matter] 2016.11.04.
9. Zhonghua Renmin Gongheguo shangwu bu, Yiqing zhixia Hasakesitan qiche shichang chixu zou gao [Ministry of Commerce of the People's Republic of China, Kazakhstan's Auto Market Continues to Rise Amid the Epidemic] 2020.12.24; Zhonghua Renmin Gongheguo shangwu bu, Qiche hangye chengwei Hasakesitan jingji xin de zengzhang dian [Ministry of Commerce of the People's Republic of China, The Automotive Industry Becomes a New Growth Point in Kazakhstan's Economy] 2021.01.03.
10. Zhonghua Renmin Gongheguo shangwu bu, Hasakesitan jihua 2023 nian jiang qiche nian chanliang tisheng dao 13.5 wan liang [Ministry of Commerce of the People's Republic of China, Kazakhstan Plans to Increase Annual Car Production to 135,000 Units in 2023] 2022.12.10.
11. Zhonghua Renmin Gongheguo shangwu bu, Hasakesitan jihua 2023 nian jiang qiche nian chanliang tisheng dao 13.5 wan liang [Ministry of Commerce of the People's Republic of China, Kazakhstan Plans to Increase Annual Car Production to 135,000 Units in 2023] 2022.12.10; Zhonghua Renmin Gongheguo shangwu bu, 1-9 yue Hasakesitan qiche chanliang tongbi zengzhang 39.2% [Ministry of Commerce of the People's Republic of China, Kazakhstan's Car Production Increased by 39.2% Year-on-Year in January-September] 2023.11.03.
12. Wangyi wang, Weilai san nian Ha guo qiche chanliang 50 wan liang/nian | Zongtong yaoqiu Zhongguo gongsi jinxing chanye touzi [NetEase, In the Next Three Years, Kazakhstan's Car Production Will Reach 500,000 Units/Year | The President Urges Chinese Companies to Invest in the Industry] 2023.05.20.
13. Silu xin guan cha, Zhongguo qiche changxiao Zhongya, yuanyin you san [Silk Road New Observation, Chinese Cars Are Popular in Central Asia for Three Reasons] 2023.02.17.
14. Zhonghua Renmin Gongheguo guojia fazhan he gaige weiyuanhui, Shinian gongjian jie shuoguo, xieshou gongjin xiang weilai, zhashi tuijin gao zhiliang gongjian "Yidai Yilu" xingwen zhiyuan [National Development and Reform Commission of the People's Republic of China, Ten Years of Joint Construction Has Yielded Fruitful Results, Working Together Towards the Future, Steadily Promoting the High-Quality Joint Construction of the "Belt and Road"] 2023.09.08.
15. Hasakesitan guoji tongxunshe, Tuo Ka ye fu zongtong wei Zhongya-Zhongguo hezuo zhiming fangxiang [Kazakhstan International News Agency, President Tokayev Points the Way for Central Asia-China Cooperation] 2023.05.19.
16. Silu xin guan cha, "Yidai Yilu" shinian: Hasakesitan shouhuo naxie shishizai zai de haochu? [Silk Road New Observation, "Belt and Road" Ten Years: What Practical Benefits Has Kazakhstan Reaped?] 2023.01.24.
17. Jac guanwang, Gongjian "Yidai Yilu" jinru xin jieduan, Jianghuai qiche

chenggong canyu shougou Hasakesitan zui da qiche gongye jituan [Jac Official Website, The Joint Construction of the "Belt and Road" Has Entered a New Stage, JAC Motors Successfully Participated in the Acquisition of Kazakhstan's Largest Automotive Industry Group] 2019.05.22; Jac guanwang, Quan fangwei duiwai kaifang, Jianghuai qiche zuo de dou ting hao! [Jac Official Website, Fully Open to the Outside World, JAC Motors Is Doing Very Well!] 2019.03.14; Jac guanwang, "Yidai Yilu" shang de Jiangqi jituan | Jiangqi jituan zhuli Hasakesitan qiche gongye [Jac Official Website, JAC Group on the "Belt and Road" | JAC Group Assists Kazakhstan's Automotive Industry] 2023.10.20.

18. Xinhuashe, Jianding zizhu chuangxin, jiakuai xinnengyuan zhuanxing, dacao juyou quanqiu jingzhengli de Zhongguo qiche pinpai [Xinhua News Agency, Firmly Independent Innovation, Accelerate New Energy Transformation, and Build a Globally Competitive Chinese Automobile Brand] 2023.09.03; Zhongguo xinwenwang, Zhongguo xinnengyuan qiche jiakuai zouxiang Zhongya [China News Network, Chinese New Energy Vehicles Accelerate to Central Asia] 2023.06.26.
19. URL: <https://astana-motors.kz/ru/production/multibrendoviy-zavod-kitayskih-avtomobiley-4> (data obrashcheniya: 12.03.2024).
20. URL: <https://exeed.kz/ru/news/72/> (data obrashcheniya: 12.03.2024).
21. URL: <https://inbusiness.kz/ru/news/astana-motors-lokalizuet-avtocomponenty> (data obrashcheniya: 12.03.2024).
22. URL: <https://kstnews.kz/newspaper/710/item-48068> (data obrashcheniya: 12.03.2024).
23. URL: https://forbes.kz/auto/k_2025_godu_saryiarkaavtoprom_planiruet_vyipuskat_125_tyis_avtomobiley_v_god (data obrashcheniya: 12.03.2024).
24. URL: <https://rus.azattyq.org/a/chinas-growing-involvement-kazakhstan-interview-jonathan-hillman/30414222.html> (data obrashcheniya: 12.03.2024).
25. URL: <https://kz.kursiv.media/2023-07-04/lbrt-avtozavod/> (data obrashcheniya: 12.03.2024).
26. URL: <https://orda.kz/narushili-vse-procressualnye-normy-kak-v-sude-zashhishhayut-vosmeryh-top-menedzherov-aziya-bipek-avto/> (data obrashcheniya: 12.03.2024).
27. URL: https://www.inform.kz/ru/avtomobil-naya-promyshlennost-kazahstana-razvitie-i-perspektivy_a3616372 (data obrashcheniya: 12.03.2024).
28. URL: <https://autoreport.kz/opinion/uroven-lokalizacii-avtomobilej-kazahstanskoj-sborniki-dostigaet-50> (data obrashcheniya: 12.03.2024).
29. URL: <https://rus.azattyq.org/a/31346077.html> (data obrashcheniya: 12.03.2024); URL: <https://rus.azattyq.org/a/31346077.html> (data obrashcheniya: 12.03.2024).
30. URL: <https://litr.kz/chery-changan-haval-eti-marki-avto-budut-proizvodit-na-multibrendovom-zavode-v-almaty-1663423148> (data obrashcheniya: 12.03.2024).
31. URL: <https://orda.kz/kazahstan-obedinil-treh-liderov-kitajskogo-avtoproma-na-odnom-zavode/>; URL: <http://investinkostanay.kz/kz/success-stories/9> (data obrashcheniya: 12.03.2024).
32. URL: https://forbes.kz/auto/milliard_izpodnebesnoy_1559558183/; URL: <https://www.zakon.kz/ekonomika-biznes/6410309-smagulov-rasskazal-pochemu-ne-budet-kazahstanskogo-brenda-avtomobilya.html> (data obrashcheniya: 12.03.2024).
33. URL: <https://exclusive.kz/k-chemu-vedet-kitajskoe-vtorzhenie-v-avtoprom/> (data obrashcheniya: 12.03.2024).
34. URL: https://www.inform.kz/ru/kitayskie-avtomobili-v-kazahstane-stoit-li-pokupat_a4011666 (data obrashcheniya: 14.03.2024).

Материал поступил в редакцию 12.03.2024