

ОПЫТ КИТАЯ В ТРАНСГРАНИЧНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ПРИГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА КАЗАХСТАНА С КЫРГЫЗСТАНОМ И УЗБЕКИСТАНОМ: УРОКИ COVID-19

Ажар Сериккалиева

Ассоциированный профессор SDU University, исследователь Алматы менеджмент университета, PhD, Алматы, Казахстан, e-mail: serikkaliyeva@gmail.com

<https://doi.org/10.52536/2415-8216.2025.113.1.004>

Аннотация. В статье рассматривается влияние опыта Китая в трансграничных грузоперевозках на приграничное сотрудничество Казахстана с Кыргызстаном и Узбекистаном, особенно в условиях пандемии COVID-19. Введение жестких санитарных мер на китайских пограничных пунктах пропуска в 2020 году привело к значительным задержкам поставок казахстанских товаров, включая скоропортящуюся продукцию, что выявило уязвимость политически мотивированных логистических маршрутов. Исследование демонстрирует каскадные последствия этих барьеров для субнациональных субъектов, включая казахстанских экспедиторов, фермеров и производителей. Анализируя адаптационные стратегии участников рынка, статья подчеркивает необходимость повышения устойчивости регионального сотрудничества в Центральной Азии. Опыт Китая и вызовы, возникшие в результате пандемии, могут стать основой для выработки более эффективных механизмов регулирования и координации в сфере трансграничной торговли.

Ключевые слова: трансграничные грузоперевозки, COVID-19, логистика, Центральная Азия, адаптационные стратегии.

**ҚЫТАЙДЫҢ ТРАНСШЕКАРАЛЫҚ ЖҮК ТАСЫМАЛДАУ
ТӘЖІРИБЕСІ ЖӘНЕ ОНЫҢ ҚАЗАҚСТАННЫҢ ҚЫРГЫЗСТАН
ЖӘНЕ ӨЗБЕКСТАНМЕН ШЕКАРАЛЫҚ ЫНТЫМАҚТАСТЫҒЫНА
ЫҚПАЛЫ: COVID-19 САБАҚТАРЫ**

Ажар Серікқалиева

SDU University қауымдастырылған профессоры, Алматы менеджмент университетінің зерттеушісі, Almaty, Kazakhstan, PhD, serikkaliyeva@gmail.com

Аңдатпа. Бұл мақалада Қытайдың трансшекаралық жүк тасымалдау тәжірибесінің Қазақстанның Қырғызстан және Өзбекстанмен шекаралық ынтымақтастығына әсері, әсіресе COVID-19 пандемиясы жағдайында қарастырылады. 2020 жылы Қытай шекара бекеттерінде қатаң санитарлық шаралардың енгізілуі қазақстандық тауарлардың, соның ішінде тез бұзылатын өнімдердің жеткізілуінде айтарлықтай кідірістерге әкелді, бұл саяси себептерге негізделген логистикалық бағыттардың осалдығын көрсетті. Зерттеу осы кедергілердің қазақстандық экспедиторлар, фермерлер және өндірушілер секілді өңірлік субъектілерге тигізген салдарын талдайды. Нарық қатысушыларының бейімделу стратегияларын зерттей отырып, мақала Орталық Азиядағы өңірлік ынтымақтастықтың тұрақтылығын арттыру қажеттігін атап өтеді. Қытай тәжірибесі мен пандемия салдарынан туындаған қиындықтар трансшекаралық сауданы реттеу мен үйлестірудің тиімді механизмдерін әзірлеуге негіз бола алады.

Түйін сөздер: трансшекаралық жүк тасымалы, COVID-19, логистика, Орталық Азия, бейімделу стратегиялары.

CHINA'S EXPERIENCE IN CROSS-BORDER FREIGHT TRANSPORTATION AND ITS IMPACT ON KAZAKHSTAN'S BORDER COOPERATION WITH KYRGYZSTAN AND UZBEKISTAN: LESSONS FROM COVID-19

Azhar Serikkaliyeva

Associate Professor of SDU University, Researcher of Almaty Management University, Almaty, Kazakhstan, serikkaliyeva@gmail.com

Abstract. This article examines the impact of China's experience in cross-border freight transportation on Kazakhstan's border cooperation with Kyrgyzstan and Uzbekistan, particularly in the context of the COVID-19 pandemic. The introduction of strict sanitary measures at Chinese border checkpoints in 2020 caused significant delays in the delivery of Kazakhstani goods, including perishable products, highlighting the vulnerability of politically driven logistics routes. The study analyzes the cascading effects of these barriers on regional stakeholders, such as Kazakhstani freight forwarders, farmers, and producers. By exploring the adaptation strategies of market participants, the article underscores the need to enhance the resilience of regional cooperation in Central Asia. China's experience and the challenges that emerged during the pandemic can serve as a foundation for developing more effective mechanisms for cross-border trade regulation and coordination.

Keywords: cross-border freight transportation, COVID-19, logistics, Central Asia, adaptation strategies.

Введение

Развитие трансграничных грузоперевозок оказывает значительное влияние на экономическую интеграцию Центральной Азии, особенно в контексте

сте функционирования международных транспортных коридоров, связывающих Китай со странами региона. Казахстан, обладая стратегическим географическим положением, играет ключевую роль в обеспечении транзитных перевозок между Китаем и Европой. В настоящее время через территорию Казахстана проходит более 90% грузовых поездов, следующих по маршруту Китай – Европа, что подтверждает его статус важнейшего логистического узла региона [1].

В последние годы наблюдается рост экспорта казахстанской сельскохозяйственной продукции в Китай, включая зерно, пищевые масла и охлажденное мясо. Данный процесс свидетельствует о позитивных тенденциях в диверсификации внешнеэкономических связей и расширении товарооборота между странами. Однако пандемия COVID-19 выявила уязвимость существующих логистических маршрутов и трансграничных поставок. Введение жестких санитарных ограничений и усиленный контроль на пограничных пунктах пропуска со стороны Китая привели к значительным задержкам грузов, особенно скоропортящихся товаров. Это оказало негативное влияние на производителей, экспедиторов и грузоотправителей Казахстана, Кыргызстана и Узбекистана, что привело к значительным экономическим потерям.

Кризисные явления, вызванные пандемией, продемонстрировали необходимость выработки адаптационных стратегий и совершенствования механизмов координации между странами региона для повышения устойчивости трансграничной торговли. В данной статье анализируется китайский опыт в управлении трансграничными грузоперевозками и его влияние на экономическое сотрудничество Казахстана с Кыргызстаном и Узбекистаном в условиях кризиса. Рассматриваются ключевые вызовы, выявленные в ходе пандемии, а также их последствия для субнациональных субъектов. Особое внимание уделяется стратегиям адаптации региональных участников рынка в целях минимизации негативных последствий и обеспечения устойчивого развития приграничной торговли.

Методы исследования

Исследование основано на комплексном междисциплинарном подходе, включающем элементы процессного анализа, историко-политического контекстуального метода и сравнительного анализа. В основу анализа положен процессный аналитический подход, предложенный Таддеусом, Джексоном и Нексоном [2], который позволяет выявить механизмы формирования, развития и кризисных трансформаций системы трансграничных грузоперевозок между Китаем и странами Центральной Азии, в частности Казахстаном, Кыргызстаном и Узбекистаном.

Процессный аналитический метод применяется для изучения повторяющихся моделей взаимодействия на межгосударственном и субнациональном уровнях, выявления структурных факторов, влияющих на устойчивость транспортных маршрутов, а также анализа кризисных явлений, связанных с пандемией COVID-19. Особое внимание уделяется политико-экономической асимметрии в отношениях между Китаем и Казахстаном, а также влиянию этих отношений на транспортную логистику соседних стран [3].

Историко-политический метод используется для анализа эволюции ки-

тайско-казахстанских отношений в сфере трансграничных перевозок. Рассматриваются ключевые этапы двустороннего сотрудничества, начиная с советского периода и до современного этапа, включая интеграцию Казахстана в Инициативу пояса и пути (ИПП) [4; 5]. Этот подход позволяет выявить основные трансформации в логистической системе региона, включая структурные изменения, обусловленные как геополитическими факторами, так и изменением экономических стратегий стран.

Сравнительный анализ применяется для изучения опыта Китая в управлении трансграничными грузоперевозками и его влияния на Казахстан, Кыргызстан и Узбекистан. Рассматриваются различия в степени зависимости этих стран от китайских логистических коридоров, а также их стратегии адаптации к кризисным явлениям, вызванным пандемией COVID-19.

Эмпирическая база исследования включает официальные документы, статистические данные, нормативно-правовые акты, регулирующие международные грузоперевозки, а также публикации международных организаций, научные работы и экспертные мнения, отражающие особенности трансграничного сотрудничества в Центральной Азии.

Результаты исследования

После распада Советского Союза в 1991 году Китай и Казахстан начали активное развитие двустороннего сотрудничества в сфере транспортной инфраструктуры. В 1992 году были инициированы экспертные консультации по вопросам модернизации автомобильных и железнодорожных маршрутов, соединяющих порт Ляньюньган, Казахстан и Россию, а также продления железной дороги от Урумчи через перевал Алатау до Казахстана [6].

Для укрепления двусторонних отношений в 1991 и 1994 годах состоялись взаимные визиты руководителей Китая и Казахстана, в ходе которых обсуждались перспективы сотрудничества в области транспорта и экономики, а также вопросы добрососедства. В 1994 году стороны заключили соглашение о демаркации государственной границы, что стало важным шагом в урегулировании пограничных вопросов. Однако ряд трансграничных территорий продолжал оставаться предметом двусторонних консультаций [7].

Среди различных совместных китайско-казахстанских проектов, которые были реализованы после провозглашения ИПП, соглашение о сотрудничестве в области экспедирования грузов, подписанное между АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (АО «НК «ҚТЖ») и китайской железной дорогой Урумчи в 2016 году, набирает обороты как политически инкубируемый бизнес. Последующий постепенный рост объема трансграничных грузоперевозок, особенно железнодорожных перевозок зерна, пищевого масла и охлажденного мяса из Казахстана в Китай, привел к структурным изменениям в диверсификации экспорта и импорта Казахстана.

Однако, поскольку Китай настаивал на стратегии «нулевого COVID» с момента вспышки пандемии в 2019 году, трансграничные перевозки были нарушены неожиданным и нескоординированным образом. С огромными коммерческими продуктами с фиксированными графиками доставки и скоропортящимися товарами, оставленными гнить в железнодорожных вагонах и грузовиках, простаивающих на тщательно продезинфицированных погра-

ничных контрольно-пропускных пунктах в течение неопределенных сроков, недавно инкубированная связь была поставлена под угрозу, что привело к далеко идущим последствиям, особенно для грузоотправителей и производителей в Казахстане.

В 2011 году, железнодорожное управление Китая и местное правительство запустили первый грузовой поезд Китай-Европа из Чунцина в Дуйсбург. Такой новый проект по грузоперевозкам вскоре был официально представлен в рамках инициативы ИПП в 2015 году как «Китайский железнодорожный экспресс» (China Railway Express), соединяющий три существующих сухопутных моста Азия-Европа через Алашанькоу-Хоргос, Хух-Хото-Монголию и маньчжурскую границу [8; 9]. Таким образом, грузоперевозки стали государственным проектом для Китая и включали не только перемещение товаров, но и дипломатическое сотрудничество.

В ответ на инициативу Китая по развитию транспортных связей с Западом через Евразию правительство Казахстана активно сотрудничало с китайской стороной в модернизации трансграничной транспортной инфраструктуры, стремясь к оптимизации трансграничной транспортной инфраструктуры для диверсификации своей структуры экспорта и импорта. В 2017 году China Ocean Shipping Company и Jiangsu Lianyungang Port Company купили 49% сухого порта «Хоргос – Восточные ворота», который имеет решающее значение для загрузки и перевозки товаров на границе двух стран. Совместно Казахстан и Китай также построили зону свободной торговли, Международный центр приграничного сотрудничества и новый город Нуркент рядом с Хоргосом [10]. В том же году железнодорожные администрации Китая, Беларуси, Германии, Казахстана, Монголии, Польши и России подписали соглашение о сотрудничестве для содействия железнодорожным грузовым перевозкам [11].

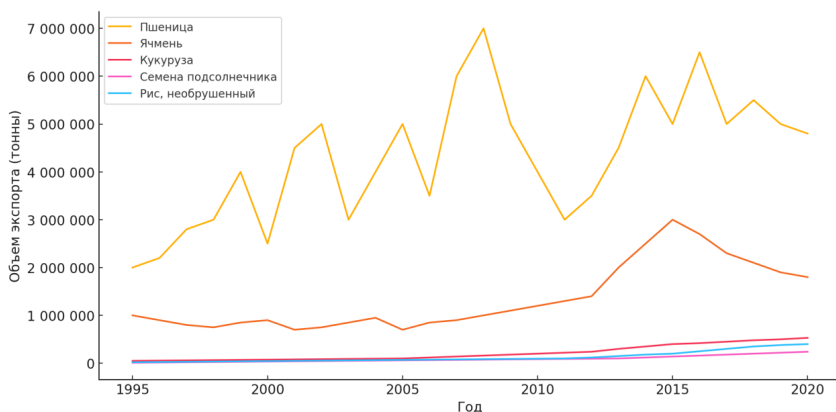
В 2019 году более 90% грузовых поездов Китай-Европа прошли через Казахстан по западной линии [12]. По итогам 2024 года объём перевозок грузов железнодорожным транспортом между Казахстаном и Китаем превысил 32 миллиона тонн грузов, что стало историческим максимумом [13]. Наряду с традиционными экспортными товарами, такими как железная и цветная руда, чёрные и цветные металлы, в топовые товары экспорта вошли и зерновые грузы. Это свидетельствует о расширении товарной номенклатуры и открывает новые возможности для казахстанских производителей. Существует обоснованное ожидание, что проект железнодорожных грузоперевозок будет способствовать диверсификации экономики Казахстана и позволит стране эффективно использовать потенциал крупного потребительского рынка Китая.

Правительство Казахстана продвигает свой экспорт сельскохозяйственной продукции в Китай, включая пшеницу, соевые бобы, пшеничные отруби, рапсовый шрот, кукурузу, ячмень, пшеничную муку, семена льна, замороженную говядину, замороженную баранину, мед, рыбу, шерсть и молочные продукты.

В результате соглашения на государственном уровне первая партия пшеницы была экспортирована из Казахстана через Хоргос в Китай в августе 2018 года [14]. С 2019 года охлажденная говядина и ячмень были экспортиро-

ваны в Китай тем же маршрутом в августе, ноябре и декабре соответственно [15; 16; 17]. Таким образом, экспорт пшеницы увеличился с 128 600 тонн в 2015 году до 425 000 тонн в 2019 году общей стоимостью 92 млн. долл. США. Экспорт соевых бобов был удвоен, а пшеничных отрубей и рапсового шрота увеличились в десять и семь раз соответственно [18]. Проект трансграничных грузоперевозок в К, являющийся крупнейшим экспортным рынком для Казахстана, привел к постепенной, но значительной структурной диверсификации сельскохозяйственного экспорта Казахстана по весу и стоимости (Рисунок 1).

Рисунок 1. Динамика экспорта сельскохозяйственной продукции из Казахстана в Китай (в тоннах)



Источник: <https://www.fao.org/faostat/en/#data/TCL>

В успешной реализации трансграничного экспорта задействованы многочисленные субнациональные участники логистической цепи, включая производителей, экспедиторов и операторов грузовых перевозок. Стремительный рост экспорта сельскохозяйственной продукции в Китай также способствует развитию смежных отраслей, таких как упаковочные компании, лаборатории санитарного контроля пищевых продуктов и организации, занимающиеся обеспечением качества для получения фитосанитарных сертификатов. Эти процессы охватывают широкий спектр сельскохозяйственной продукции, включая рапс, сено, ячмень, пшеницу, сладкую кукурузу, пшеничную муку, льняное семя и молочные продукты [19].

В целях упрощения процедур контроля качества и ускорения сертификации в соответствии с китайскими стандартами правительство Китая приняло решение о передаче Казахстану специального лабораторного оборудования на сумму 11,15 млн. юаней. К 2021 году 741 казахстанское предприятие успешно прошло регистрацию в качестве официальных поставщиков сельскохозяйственной продукции в Китай [20].

Широкомасштабное межгосударственное сотрудничество способствовало динамичному развитию экспорта агропромышленной продукции. Однако с начала 2020 года, в условиях первых вспышек COVID-19, дипломатическая

поддержка уступила место многочисленным и разрозненным бюрократическим мерам, направленным на контроль распространения инфекции. Китайские власти ввели жесткие ограничения на казахско-китайской границе, обосновывая их риском завоза коронавируса из-за рубежа. В Казахстане распространение неизвестного заболевания в сочетании с жесткими санитарными мерами Китая стало неожиданным вызовом как для государственных органов, так и для представителей бизнеса, вовлеченных в экспортную деятельность.

23 января 2020 года в 2 часа ночи власти Уханя объявили о полном карантине города для сдерживания быстро распространяющегося вируса SARS-CoV-2, что стало началом жесткой политики «нулевого COVID-19» в Китае [21]. Впоследствии аналогичные меры были введены в Пекине, Шанхае, Гуанчжоу и Шэньчжэне, а руководство КНР выступило с призывом к «решительной борьбе» с пандемией [22]. Основной целью властей стало не просто ограничение распространения вируса, а полное его искоренение.

В рамках стратегии «нулевого COVID-19» Китай внедрил масштабное тестирование и карантинные меры, что позволило официально удерживать уровень заболеваемости на минимальном уровне. Однако в начале 2022 года, несмотря на глобальное ослабление санитарных ограничений из-за появления менее патогенного варианта Омикрон, КНР продолжила реализацию жесткой антипандемической политики [23]. Это сопровождалось усилением государственного контроля, включая ужесточение санитарных требований к международной торговле и трансграничным перевозкам.

В июне 2020 года китайские эпидемиологи сообщили о следах коронавируса на упаковке импортируемых продуктов [24]. В ответ КНР ввела обязательную дезинфекцию контейнеров и вагонов при пересечении границы. Специальные санитарные группы отбирали образцы продукции, а при обнаружении вируса весь персонал пункта пропуска направлялся на двухнедельный карантин. В зимний период противэпидемиологические процедуры, включая дезинфекцию и таможенное оформление, увеличивали время прохождения границы до 60–90 минут. Это привело к значительным задержкам: к концу 2020 года на переходах Достык – Алашанькоу и Алтынколь – Хоргос ожидали оформления около 16 000 загруженных вагонов с казахстанской стороны и 6 000 с китайской [25].

Политизация стратегии «нулевого COVID-19» в Китае создала серьезные барьеры для экспорта казахстанской сельскохозяйственной продукции. Китайские таможенные ограничения на ввоз продовольствия вызвали протесты ряда стран, включая Канаду, Бразилию, Германию и Индию. Они обратились во Всемирную торговую организацию с жалобами на «необоснованные торговые ограничения» [26]. В отличие от крупных экономик, Казахстан имел ограниченные возможности для переговоров, что усложняло преодоление торговых барьеров.

С 2020 года между Казахстаном и КНР регулярно проводятся двусторонние консультации по вопросам регулирования трансграничных перевозок [27]. Летом того же года заместитель министра торговли КНР Юй Цзяньхуа посетил казахско-китайскую границу для оценки ситуации. Несмотря на открытие двух дополнительных контрольно-пропускных пунктов и частичное

улучшение логистики, казахстанские перевозчики продолжали сталкиваться с задержками [28; 29]. Компании не смогли получить страховые выплаты за простой грузов из-за отсутствия официального заявления со стороны правительства Казахстана, подтверждающего связь ситуации с пандемией.

В ответ на пандемию Китай в одностороннем порядке закрыл границу для казахстанских грузов, тогда как перевозки из Китая в Европу через территорию Казахстана продолжались бесперебойно. Казахские власти не представили организованного ответа, и единственные ограничительные меры с казахстанской стороны были введены KTZ-Freight Transportation, запретившей перевозки в направлении Китая через пункты Хоргос – Алтынколь, Достык – Алашанькоу, а также через порты Ляньюньган и Циндао. Посол Китая в Казахстане Чжан Сяо 16 ноября 2022 года пояснил, что рост спроса на китайские товары после пандемии привёл к перегрузке инфраструктуры, построенной 10–20 лет назад [30]. Китайские власти отдавали приоритет экспортным поставкам, в частности в Европу, тогда как казахстанские товары простаивали на складах. Этот дисбаланс в торговле демонстрирует асимметричность двусторонних отношений и политизацию приграничной торговли.

Несмотря на активные переговоры, разработка единой стратегии реагирования на ковидные ограничения Китая потребовала учета множества факторов, включая обязательства Казахстана в рамках ЕврАзЭС, в частности в сфере единой таможенно-тарифной политики. В этих условиях Казахстану приходилось учитывать, как национальные экономические интересы, так и необходимость соблюдения международных торговых обязательств. В результате страна столкнулась с вызовами, связанными с трансграничной торговлей, что повлияло на аграрный сектор, ориентированный на экспорт в Китай.

Казахстанские компании, экспортирующие сельскохозяйственную продукцию, столкнулись с неопределённостью: отсутствовали официальные документы, объясняющие причины отказа в приёме грузов, включая пшеницу в крытых вагонах, ранее признанных приемлемыми. Особенно уязвимыми оказались малые и средние предприятия (МСБ), многие из которых объявили о банкротстве к 2021 году. В ответ правительство Казахстана признало ситуацию форс-мажором и предоставило пострадавшим предпринимателям отсрочки по кредитам.

Согласно Министерству индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан, задержки на границе проходили в два этапа:

- Июль – октябрь 2020 года: Китай усилил контроль за въездом транспорта в КНР на фоне ухудшения эпидемиологической ситуации в Казахстане.

- С ноября 2020 года: в связи с ростом заболеваемости в Синьцзян-Уйгурском автономном районе КНР были введены жёсткие карантинные меры, что привело к скоплению транспортных средств на казахстанской стороне.

С марта 2021 года приграничная торговля начала восстанавливаться: количество грузовых поездов через пункты Достык – Алашанькоу увеличилось до 18 в сутки, Алтынколь – Хоргос – до 10 в сутки [31]. Были открыты два новых пункта пропуска для грузоперевозчиков. Однако пандемия продемонстрировала ограничения существующей инфраструктуры и необходи-

мость её модернизации для эффективного функционирования транспортных коридоров. Казахстану требуется укрепление логистического потенциала и политическая стратегия, обеспечивающая баланс интересов в торговых отношениях с Китаем.

Проблема казахстанских грузов не принесла никаких рисков китайским местным властям или заинтересованным сторонам. Казахские товары простаивали на китайских складах за счет казахских компаний. Хотя правительство Казахстана рассматривало это как возможный аргумент в переговорах, на практике его возможности оказались ограниченными, и многое зависело от решения китайской стороны. Для Пекина главным показателем оценки качества работы является предотвращение вспышки коронавируса. Единственным субъектом китайской политики, заинтересованным в решении проблемы, является центральное руководство страны, имеющее геополитические взгляды на Казахстан. С одной стороны, оно является главным центром принятия решений и имеет наибольшее влияние. В режиме инерции со стороны китайской бюрократической системы можно увидеть пренебрежительное отношение к торговле с Казахстаном.

Пандемия COVID-19 оказала значительное влияние на трансграничную торговлю. Жесткие карантинные меры на китайской границе привели к снижению казахстанского экспорта, тогда как транзит китайских товаров через Казахстан в Европу оставался стабильным. Эти события выявили дисбаланс в двусторонних торговых отношениях и подчеркнули необходимость модернизации логистической инфраструктуры. В рамках адаптации к новым вызовам Казахстан в 2022 году ввел 14-дневный безвизовый режим для граждан Китая, что свидетельствует о стремлении к укреплению торгово-экономического и туристического сотрудничества.

Аналогичные проблемы возникли и в приграничной торговле Казахстана с Кыргызстаном и Узбекистаном, которые также столкнулись с задержками поставок и ростом транспортных издержек. Ограничения на границах обострили вопрос о необходимости координации действий между странами Центральной Азии для обеспечения бесперебойного товарооборота.

Опыт Китая в управлении трансграничными грузоперевозками демонстрирует важность стратегического планирования и гибкости в кризисных ситуациях. Казахстан, Кыргызстан и Узбекистан могут использовать эти уроки для совершенствования приграничного сотрудничества, в том числе через развитие логистической инфраструктуры, унификацию таможенных процедур и цифровизацию торговых маршрутов. В долгосрочной перспективе укрепление экономической кооперации между странами региона позволит минимизировать риски, связанные с внешними факторами, и повысить устойчивость приграничной торговли.

Китай оперативно внедрил специальные меры, чтобы минимизировать последствия пандемии для трансграничных перевозок. В начале 2020 г. был запущен экстренный план, предусматривающий упрощение таможенных процедур и снижение сборов в портах [32]. Для критически важных грузов были организованы «зеленые коридоры» с круглосуточным оформлением, благодаря чему время таможенной очистки медицинских товаров сократилось до ~45 минут [33]. Одновременно вводились строгие санитарные про-

токолы на границах. Например, на пропускном пункте Иркештам (граница КНР–Киргизия) после возобновления его работы требовалась перегрузка товаров на местные грузовики, а иностранные водители должны были покинуть территорию Китая в тот же день [34]. Такие шаги позволили поддерживать движение грузов при одновременном контроле распространения вируса. Цифровизация и модернизация инфраструктуры сыграли ключевую роль в восстановлении товаропотоков. Китай максимально задействовал электронные платформы для торговли – Единое окно и систему «Internet+ Customs» – чтобы дистанционно оформлять грузы и избегать лишних контактов [35]. Логистическая гибкость также помогла преодолеть разрывы цепочек поставок: часть грузов была перенаправлена с автотранспорта и авиации на железнодорожную дорогу. Таможенные органы ввели меры поддержки железнодорожного сообщения (China Railway Express) [36], и перевозки по маршруту Китай–Европа резко возросли. Например, в январе–феврале 2020 г. через Чэнду проследовало 269 грузовых поездов China-Europe Express – на 80% больше, чем годом ранее [37]. В целом за 2020 г. было совершено рекордные 12 400 рейсов China–Europe (рост на 50% к 2019 году), перевезено 1,14 млн TEU контейнеров [38]. Эта интеграция цифровых решений и инфраструктуры позволила Китаю оперативно восстановить трансграничные грузопотоки даже на фоне кризиса.

Опыт Китая отразился и на его центральноазиатских соседях, стимулируя приграничное сотрудничество. Несмотря на первоначальные ограничения, Казахстан, Кыргызстан и Узбекистан старались сохранять бесперебойное сообщение для грузов. Дорожные и железнодорожные перевозки продолжались с минимальными ограничениями [39], были введены «зелёные коридоры» для транзита essentials (продовольствия, медикаментов) в рамках ЕАЭС [40, с.4]. Региональные партнеры координировали усилия: ряд погранпереходов оставался открытым специально для грузового транспорта между Казахстаном, Узбекистаном и Таджикистаном, а между Кыргызстаном и Узбекистаном движение товаров обеспечивалось через пункты Достук–Дустлик и др.[40, с.32]. Благодаря переносу части потоков на железную дорогу сухой порт Хоргос на казахско-китайской границе даже нарастил оборот: в 2020 г. там обработано ~200 тыс. ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент), а за первые 6 месяцев 2021 г. – ещё 102 тыс. ДФЭ [41]. Это стало возможным в том числе из-за переориентации грузов с автотранспорта на контейнерные поезда, когда автомобильные перевозки через границу были значительно затруднены. Железнодорожный транспорт в меньшей степени пострадал от пандемии по сравнению с морскими и воздушными перевозками, что сделало его предпочтительным выбором для трансграничной электронной коммерции и торговцев, осуществляющих перевозку крупнооптовых партий товаров [42]. Более того, пандемия подтолкнула освоение новых маршрутов. В июне 2020 г. состоялся первый пилотный мультимодальный рейс по коридору Китай–Киргизия–Узбекистан: около 230 тонн грузов из г. Ланьчжоу были доставлены в Узбекистан через Кыргызстан (с перегрузкой контейнеров с железной дороги на автотранспорт и обратно) [43]. Тем самым страны региона, опираясь на китайский опыт, начали развивать альтернативные пути для поддержания торговли в кризисных условиях.

Пандемия COVID-19 высветила необходимость укрепления устойчивости транспортных коридоров, и китайский опыт предлагает ценные рекомендации. Центральноазиатским странам целесообразно активнее внедрять цифровые и “умные” решения в логистике, шире использовать железнодорожный транспорт, а также модернизировать инфраструктуру – особенно пограничные пункты пропуска. Развитие контейнерных перевозок, создание сухих портов и других элементов современной логистики повысят гибкость цепочек поставок. В сочетании с более тесной региональной координацией (согласование санитарных норм, унификация процедур, совместные инвестиции в новые маршруты) эти меры сформируют устойчивую транспортную систему, способную преодолевать кризисные ситуации. Таким образом, опыт Китая в поддержании транзитных перевозок во время пандемии служит ориентиром для Казахстана, Кыргызстана и Узбекистана в развитии эффективных транспортных коридоров и приграничного сотрудничества в условиях глобальной нестабильности.

Заключение

Опыт Китая в сфере трансграничных грузоперевозок оказывает значительное влияние на торгово-экономические отношения в Центральной Азии, в частности на сотрудничество Казахстана с Кыргызстаном и Узбекистаном. В условиях пандемии COVID-19 Китай внедрил жёсткие карантинные меры на границе, что привело к задержкам поставок и ограничению экспорта в страну. При этом транзит китайских товаров через Казахстан в Европу осуществлялся бесперебойно, что продемонстрировало приоритетность экспортной политики Китая.

Пандемия подчеркнула необходимость адаптации Казахстана, Кыргызстана и Узбекистана к новым вызовам в логистике и приграничной торговле. Казахстан, как крупнейший транзитный узел региона, столкнулся с дисбалансом в двусторонней торговле с Китаем, что выявило слабые места в инфраструктуре и управлении приграничными потоками. Аналогичные сложности испытали Кыргызстан и Узбекистан, где задержки и ограничения на границах привели к росту транспортных издержек и снижению объёмов торговли.

В условиях изменения глобальных цепочек поставок приграничное сотрудничество между Казахстаном, Кыргызстаном и Узбекистаном приобретает стратегическое значение. Совместное развитие логистической инфраструктуры, унификация таможенных процедур и цифровизация транспортных маршрутов позволят минимизировать риски, связанные с внешними ограничениями, и повысить устойчивость региональной торговли. Уроки пандемии подтверждают необходимость диверсификации торговых потоков и создания эффективных механизмов реагирования на кризисные ситуации в приграничной логистике.

Статья подготовлена в рамках программы целевого финансирования КН МНВО РК AP23489647

Список литературы

1. Seetao. About 90% of China-Europe freight trains pass through Kazakhstan. 2023. <https://www.seetao.com/details/191360.html>. (дата обращения: 15.10.2024).
2. Jackson T. P., Nexon D. H. Relations before states: substance, process and the study of world politics // *European Journal of International Relations*. – 1999. – Vol. 5, No. 3. – P. 291–332.
3. Лу Фэн. Экономические отношения Китая и Казахстана в рамках стратегии «Один пояс – один путь» (проблемы и перспективы) // *Россия в глобальном мире*. – 2023. – Т. 26, №3. – С. 173–125.
4. Kassenova N. China's silk road and Kazakhstan's bright path: Linking dreams of prosperity // *Asia Policy*. – 2017. – Vol. 24, No. 1. – P. 110–116.
5. Bitabarova A. G. Unpacking Sino-Central Asian engagement along the new silk road: a case study of Kazakhstan // *Journal of Contemporary East Asia Studies*. – 2018. – Vol. 7, No. 2. – P. 149–173.
6. Peyrouse S. Discussing China: Sinophilia and sinophobia in Central Asia // *Journal of Eurasian Studies*. – 2016. – Vol. 7, No. 1. – P. 14–23.
7. Peyrouse S. The hydroelectric sector in Central Asia and the growing role of China // *The China and Eurasia Forum Quarterly*. – 2007. – Vol. 5, No. 2. – P. 131–148.
8. Wang J., Jiao J., Ma L. An organizational model and border port hinterlands for the China-Europe railway express // *Journal of Geographical Sciences*. – 2018. – Vol. 28, No. 9. – P. 1275–1287.
9. China Daily. The planning of the third Eurasian Landbridge and the opening of the westward trade corridor. – 2009. – URL: http://www.chinadaily.com.cn/zgzx/oydlq_3/2009-06/18/content_8297846.htm (дата обращения: 01.12.2024).
10. Xinhua. Chinese companies buy stake in dry port in Kazakhstan // *Xinhua Net*. – 2017. – 15 May. – URL: http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c_136285595.htm (дата обращения: 8.02.2025).
11. Xinhua. Seven national railway authorities signed the "Agreement to deepen the cooperation for the China-Europe freight train" // *Xinhua Net*. – 2018. – URL: http://www.xinhuanet.com/world/2017-04/22/c_1120856570.htm (дата обращения: 2.02.2025).
12. CAREC. Evaluation of the Railway Sector in Kazakhstan [Электронный ресурс]. – 2021. – Режим доступа: https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-RSA-RU-KAZ-FA_1JUL2021.pdf (дата обращения: 02.12.2022).
13. Более 32 млн тонн грузов перевезли ЖД транспортом между Казахстаном и Китаем в 2024 году [Электронный ресурс] // *Rail-News.kz*. – 2024. – Режим доступа: <https://rail-news.kz/ru/cargo-transportation/19598-bolee-32-mln-tonn-gruzov-perevezli-zd-transportom-mezdu-kazaxstanom-i-kitaem-v-2024-godu.html> (дата обращения: 03.02.2025).
14. General Administration of Customs of China. 昆山海关助力江苏企业首次进口哈萨克斯坦粮食, 14 August 2018. Доступно по: <http://finance.sina.com.cn/roll/2018-08-14/doc-ihhtfwq8683797.shtml> (дата обращения: 02.12.2024).
15. Ministry of Commerce of China. 霍尔果斯海关助力哈萨克斯坦牛肉快速通关, 20 August 2019. Доступно по: <http://www.mofcom.gov.cn/article//jyj/e/201908/20190802891875.shtml> (дата обращения: 02.12.2024).
16. General Administration of Customs of China. 哈萨克斯坦活驴首进中国, 29 November 2019. Доступно по: <http://www.customs.gov.cn/customs/xwfb34/302425/2721240/index.html> (дата обращения: 02.12.2024).
17. General Administration of Customs of China. 兰州海关 : 一年监管进口哈萨克斯坦大麦近15万吨, 3 December 2019. Доступно по: <http://www.customs.gov.cn/customs/xwfb34/tj35/2733423/index.html> (дата обращения: 02.12.2024).
18. Интерфакс-Казахстан. Интервью с руководителем Комитета государственного инспекции в агропромышленном комплексе Министерства сельского хозяйства Казахстана, ноябрь 2020 г. Информационное агентство «Интерфакс-Казахстан». Доступно по: https://www.interfax.kz/?lang=rus&int_id=13&news_id=394 (дата обращения: 02.12.2024).
19. General Administration of Customs of China. 海关总署公告2020年第13号“关于进口哈萨克斯坦共和国乳品检验检疫要求的公告”, 22 January 2020. Доступно по: <http://www.cccfna.org.cn/article/%E6%94%BF%E7%AD%96%E5%AF%BC%E8%88%AA/30279.html> (дата обращения: 21.12.2024).
20. Министерство сельского хозяйства Республики Казахстан. Официальный сайт. Доступно по: <https://www.gov.kz/memleket/entities/moa/press/news/details/175178?lang=ru> (дата обращения: 03.02.2025).
21. Levenson, M. Scale of China's Wuhan Shutdown Is Believed to Be Without Precedent // *The New York Times*. 23 January 2020. Доступно по: <https://www.nytimes.com/2020/01/22/world/asia/coronavirus-quarantines-history.html> (дата обращения: 03.02.2025).
22. Информационное бюро Госсовета КНР. Белая книга: борьба с COVID-19: Китай в действии. Китайская Народная Республика, июнь 2020 г. Доступно по: [Казахстан • Спектр](https://osh.</div><div data-bbox=)

- china-consulate.gov.cn/rus/zyxxfb/202006/t20200620_1302338.htm (дата обращения: 21.12.2024).
23. Wang X. Dynamic Zero-COVID Policy Working, NHC Says // China Daily Hong Kong. 16 March 2022. Доступно по: <https://s.chinadailyhk.com/6VFbaa> (дата обращения: 03.03.2025).
 24. Мильников, П. Live coronavirus particles found on frozen foods // Deutsche Welle. – 2020. – 18 октября. – URL: <https://www.dw.com/ru/zhivye-chasticy-koronavirusa-najdeny-na-zamorozhennyh-produktah/a-55313983?fbclid=IwAR1TrpQnj7aJin1HeKNQBsF-XdJsauTVAKGLWHhf5XWZPvCCnqUZtKzrsWk> (дата обращения: 04.12.2024).
 25. Eurasian Rail Alliance Index. The agreements reached between all participants along the New Silk Road will allow to keep the cost of rail transport at the same level // Index1520. – 2021. – 2 мая. – URL: https://index1520.com/en/news/dogovorennosti-dostignuty-mezhdu-vsemi-uchastnikami-novogo-shelkovogo-puti-pozvolyat-sokhranitstoi/?fbclid=IwAR2a-1Q6FpooN8dya2G3zlvJZJgSNfT7pLoGc_gkZBWeDKVko_OiuMitZYw (дата обращения: 04.12.2024).
 26. Patton, D., Farge, E. China's irritated trade partners push back on coronavirus food tests // Reuters. – 2020. – 17 ноября. – URL: [https://www.reuters.com/article/us-health-coronavirus-china-food/chinas-irritated-trade-partners-push-back-on-coronavirus-food-tests-idUSKBN27X14P?rsc=401&fbclid=IwAR11A_ZFsUc6hTWjJtsFCrCVAWwMVhgNWWYH1wO9LDFZ4-yl6vgwWOLPNJA](https://www.reuters.com/article/us-health-coronavirus-china-food/chinas-irritated-trade-partners-push-back-on-coronavirus-food-tests-idUSKBN27X14P?rsc=401&fbclid=IwAR11A_ZFsUc6hTWjJtsFCrCVAWwMVhgNWWYH1wO9LDFZ4-yl6vgwWOLPNJA) (дата обращения: 24.12.2022).
 27. Liter.kz. Deputy Minister of Commerce of China to personally check traffic jams on the border with Kazakhstan (Замминистра коммерции Китая лично проверит пробки на границе с Казахстаном) // Liter. – 2020. – URL: <https://liter.kz/64892-2/> (дата обращения: 04.10.2024).
 28. Informburo.kz. Two more checkpoints on the border with China will be opened for cargo carriers in the first half of 2021 (Ещё два пункта пропуска на границе с КНР откроют для грузоперевозчиков в первом полугодии 2021 года) // Informburo. – 2021. – URL: https://informburo.kz/novosti/eshhyo-dva-punkta-propuska-na-granice-s-krn-otkroyut-dlya-gruzoperevozchikov-v-pervom-polugodii-2021-goda?fbclid=IwAR11A_ZFsUc6hTWjJtsFCrCVAWwMVhgNWWYH1wO9LDFZ4-yl6vgwWOLPNJA (дата обращения: 18.11.2024).
 29. Бижикеева, М. Как решается ситуация с грузами на границе РК и КНР? // Kapital. – 2021. – URL: <https://kapital.kz/gosudarstvo/93961/kak-reshayet-sya-situatsiya-s-gruzami-na-granitse-rk-i-krn.html> (дата обращения: 04.12.2024).
 30. Когда полностью заработают пункты пропуска грузов на границе Казахстана и Китая? // Forbes Kazakhstan. – URL: https://forbes.kz/articles/kogda_polnotsenno_zarabotayut_punktuy_propuska_gruzov_na_granitse_kazahstana_i_kitaya (дата обращения: 04.09.2024).
 31. О развитии грузоперевозок через казахстанско-китайскую границу // Kazlogistics. – URL: <https://kazlogistics.kz/kz/news/new/761> (дата обращения: 04.10.2024).
 32. Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД). Case study: China's trade facilitation responses to the COVID-19 pandemic [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://unctad.org/news/case-study-chinas-trade-facilitation-responses-covid-19-pandemic#:~:text=China%20launched%20an%20emergency%20plan,port%20charges%2C%20inspections%20and%20quarantine.> – Дата обращения: 07.02.2025.
 33. Государственный совет КНР. Measures to ensure smooth cargo transport during epidemic [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202002/24/content_WS5e5321e9c6d0595e03c21537.html . – Дата обращения: 07.02.2025.
 34. Всемирная таможенная организация. Measures taken by the State Customs Service of the Kyrgyz Republic to facilitate the movement of goods during COVID-19 pandemic [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/activities-and-programmes/natural-disaster/covid_19/kyrgyzstan_en.pdf?la=en&la=en . – Дата обращения: 07.02.2025.
 35. Главное таможенное управление Китая. Официальный сайт Таможенной службы Китая [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://online.customs.gov.cn> . – Дата обращения: 07.02.2025.
 36. Главное таможенное управление Китая. Notice on Measures to Support China-Europe Railway Express and Facilitate Foreign Trade [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://english.customs.gov.cn/Statics/946346d0-0fd0-4c5b-8d43-11de4caf46c2.html> . – Дата обращения: 07.12.2024.
 37. China Daily. China-Europe freight trains up 50% in 2020 amid COVID-19 pandemic [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202101/05/WS5ff42df4a31024ad0baa0a20.html> . – Дата обращения: 03.11.2024.
 38. Государственный совет КНР. China-Europe freight trains set new record in 2020 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://english.www.gov.cn/archive/statistics/202101/11/content_WS5ffbb930c6d0f725769439bf.html . – Дата обращения: 07.03.2025.

39. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP). Proposals for crisis response provisions in regional and bilateral transport agreements [Электронный ресурс]. – Bangkok: UNESCAP, 2021. – Режим доступа: <https://repository.unescap.org/bitstream/handle/20.500.12870/3680/ESCAP-2021-RP-Proposals-crisis-response-provisions-regional-bilateral-transport-agreements.pdf> . – Дата обращения: 07.03.2025.
40. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP). Kazakhstan and Kyrgyzstan: Transport connectivity and the impact of the COVID-19 pandemic on the Euro-Asian linkage [Электронный ресурс]. – Bangkok: UNESCAP, 2022. – Режим доступа: <https://repository.unescap.org/bitstream/handle/20.500.12870/4199/ESCAP-2022-WP-Kazakhstan-Kyrgyzstan-Transport-Connectivity-Impact-Covid-19-Pandemic-Euro-Asian-Linkage.pdf?sequence=4> . – Дата обращения: 07.01.2025.
41. The Astana Times. Cargo traffic of KTZE-Khorgos Gateway dry port on Kazakh-Chinese border continues operation despite pandemic [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://astanatimes.com/2021/08/cargo-traffic-of-ktze-khorgos-gateway-dry-port-on-kazakh-chinese-border-continues-operation-despite-pandemic/> . – Дата обращения: 07.02.2025.
42. Yicai Global. China Railway Express sees demand surge as COVID-19 boosts intercontinental rail cargo [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.yicai.com/news/china-railway-express-sees-demand-surge-as-covid-19-boosts-intercontinental-rail-cargo> . – Дата обращения: 01.03.2025.
43. Georgian Foundation for Strategic and International Studies (GFSIS). Why the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway matters more than ever [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://gfsis.org/en/why-the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-matters-more-than-ever/> . – Дата обращения: 07.02.2025.

References

1. Seetao. About 90% of China-Europe freight trains pass through Kazakhstan. 2023. <https://www.seetao.com/details/191360.html>. (data obrashheniya: 15.10.2024).
2. Jackson T. P., Nexon D. H. Relations before states: substance, process and the study of world politics // *European Journal of International Relations*. – 1999. – Vol. 5, No. 3. – P. 291–332.
3. Lu Fjen. Jekonomicheskie otnosheniya Kitaya i Kazahstana v ramkah strategii «Odin pojas – odin put'» (problem i perspektivy) [Economic relations between China and Kazakhstan within the framework of the “One Belt – One Road” strategy (problems and prospects)] // *Rossiya v global'nom mire*. – 2023. – T. 26, №3. – S. 173–125.
4. Kassenova N. China's silk road and Kazakhstan's bright path: Linking dreams of prosperity // *Asia Policy*. – 2017. – Vol. 24, No. 1. – P. 110–116.
5. Bitabarova A. G. Unpacking Sino-Central Asian engagement along the new silk road: a case study of Kazakhstan // *Journal of Contemporary East Asia Studies*. – 2018. – Vol. 7, No. 2. – P. 149–173.
6. Peyrouse S. Discussing China: Sinophilia and sinophobia in Central Asia // *Journal of Eurasian Studies*. – 2016. – Vol. 7, No. 1. – P. 14–23.
7. Peyrouse S. The hydroelectric sector in Central Asia and the growing role of China // *The China and Eurasia Forum Quarterly*. – 2007. – Vol. 5, No. 2. – P. 131–148.
8. Wang J., Jiao J., Ma L. An organizational model and border port hinterlands for the China-Europe railway express // *Journal of Geographical Sciences*. – 2018. – Vol. 28, No. 9. – P. 1275–1287.
9. China Daily. The planning of the third Eurasian Landbridge and the opening of the westward trade corridor. – 2009. – URL: http://www.chinadaily.com.cn/zgzh/oydlq_3/2009-06/18/content_8297846.htm (data obrashheniya: 01.12.2024).
10. Xinhua. Chinese companies buy stake in dry port in Kazakhstan // Xinhua Net. – 2017. – 15 May. – URL: http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c_136285595.htm (data obrashheniya: 8.02.2025).
11. Xinhua. Seven national railway authorities signed the “Agreement to deepen the cooperation for the China-Europe freight train” // Xinhua Net. – 2018. – URL: http://www.xinhuanet.com/world/2017-04/22/c_1120856570.htm (data obrashheniya: 2.02.2025).
12. CAREC. Evaluation of the Railway Sector in Kazakhstan [Elektronnyy resurs]. – 2021. – Rezhim dostupa: https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-RSA-RU-KAZ-FA_1JUL2021.pdf (data obrashheniya: 02.12.2022).
13. Bolee 32 mln tonn gruzov perevezli ZhD transportom mezhdu Kazahstanom i Kitaem v 2024 godu [More than 32 million tons of cargo were transported by rail between Kazakhstan and China in 2024] (Jelektronnyy resurs) // *Rail-News.kz*. – 2024. – Rezhim dostupa: <https://rail-news.kz/ru/cargo-transportation/19598-bolee-32-mln-tonn-gruzov-perevezli-zd-transportom-mezdu-kazahstanom-i-kitaem-v-2024-godu.html> (data obrashheniya: 03.02.2025).

14. General Administration of Customs of China. 昆山海关助力江苏企业首次进口哈萨克斯坦粮食, 14 August 2018. Dostupno po: <http://finance.sina.com.cn/roll/2018-08-14/doc-ihhtfwq8683797.shtml> (data obrashhenija: 02.12.2024).
15. Ministry of Commerce of China. 霍尔果斯海关助力哈萨克斯坦牛肉快速通关, 20 August 2019. Dostupno po: <http://www.mofcom.gov.cn/article//i/jyj/e/201908/20190802891875.shtml> (data obrashhenija: 02.12.2024).
16. General Administration of Customs of China. 哈萨克斯坦活驴首进中国, 29 November 2019. Dostupno po: <http://www.customs.gov.cn/customs/xwfb34/302425/2721240/index.html> (data obrashhenija: 02.12.2024).
17. General Administration of Customs of China. 兰州海关: 一年监管进口哈萨克斯坦大麦近15万吨, 3 December 2019. Dostupno po: <http://www.customs.gov.cn/customs/xwfb34/mtj35/2733423/index.html> (data obrashhenija: 02.12.2024).
18. Interfaks-Kazahstan. Interv'ju s rukovoditelem Komiteta gosudarstvennogo inspekcii v agropromyshlennom komplekse Ministerstva sel'skogo hozjajstva Kazahstana, nojabr' 2020 g. [Interview with the Head of the State Inspection Committee in the Agro-Industrial Complex of the Ministry of Agriculture of Kazakhstan, November 2020] Informacionnoe agentstvo «Interfaks-Kazahstan». Dostupno po: https://www.interfax.kz/?lang=rus&int_id=13&news_id=394 (data obrashhenija: 02.12.2024).
19. General Administration of Customs of China. 海关总署公告2020年第13号“关于进口哈萨克斯坦共和国乳品检验检疫要求的公告”, 22 January 2020. Dostupno po: <http://www.cccfna.org.cn/article/%E6%94%BF%E7%AD%96%E5%AF%BC%E8%88%AA/30279.html> (data obrashhenija: 21.12.2024).
20. Ministerstvo sel'skogo hozjajstva Respubliki Kazahstan [Ministry of Agriculture of the Republic of Kazakhstan]. Oficial'nyj sajt. Dostupno po: <https://www.gov.kz/memleket/entities/moa/press/news/details/175178?lang=ru> (data obrashhenija: 03.02.2025).
21. Levenson, M. Scale of China's Wuhan Shutdown Is Believed to Be Without Precedent // The New York Times. 23 January 2020. Dostupno po: <https://www.nytimes.com/2020/01/22/world/asia/coronavirus-quarantines-history.html> (data obrashhenija: 03.02.2025).
22. Informacionnoe bjuro Gossoвета KNR. Belaja kniga: bor'ba s COVID-19: Kitaj v dejstvii. Kitajskaja Narodnaja Respublika, ijun' 2020 g. [State Council Information Office of the People's Republic of China. White Paper: Combating COVID-19: China in Action. People's Republic of China, June 2020.] Dostupno po: https://osh.china-consulate.gov.cn/rus/zyxxfb/202006/t20200620_1302338.htm (data obrashhenija: 21.12.2024).
23. Wang X. Dynamic Zero-COVID Policy Working, NHC Says // China Daily Hong Kong. 16 March 2022. Dostupno po: <https://s.chinadailyhk.com/6VFbaa> (data obrashhenija: 03.03.2025).
24. Myl'nikov, P. Live coronavirus particles found on frozen foods // Deutsche Welle. – 2020. – 18 oktjabrja. – URL: <https://www.dw.com/ru/zhivye-chasticy-koronavirusa-najdeny-nazamorozhennyh-produktah/a-55313983?fbclid=IwAR1TprQnj7aJjn1HeKNQBsF-XdJsauTVAkGLWHf5XWZPvCCnqUZtKzrsWk> (data obrashhenija: 04.12.2024).
25. Eurasian Rail Alliance Index. The agreements reached between all participants along the New Silk Road will allow to keep the cost of rail transport at the same level // Index1520. – 2021. – 2 maja. – URL: https://index1520.com/en/news/dogovorennosti-dostignuty-e-mezhdu-vsemi-uchastnikami-novogo-shelkovogo-puti-pozvoljat-sokhranit-stoi/?fbclid=IwAR2a-IQ6FpooN8dya2G3zlwJZJgSNf7pLoGc_gkZBWeDKVkoOiuMtZYw (data obrashhenija: 04.12.2024).
26. Patton, D., Farge, E. China's irritated trade partners push back on coronavirus food tests // Reuters. – 2020. – 17 nojabrja. – URL: https://www.reuters.com/article/us-health-coronavirus-china-food/chinas-irritated-trade-partners-push-back-on-coronavirus-food-tests-idUSKBN27X14P?rpc=401&fbclid=IwAR11A_ZFsUc6hTWjTjsFCrCVAWwMVhgNWyH1wO9LDFZ4-y16vgwWOLPNJA (data obrashhenija: 24.12.2022).
27. Liter.kz. Deputy Minister of Commerce of China to personally check traffic jams on the border with Kazakhstan (Zamministra kommercii Kitaja lichno proverit probki na granice s Kazahstanom) // Liter. – 2020. – URL: <https://liter.kz/64892-2/> (data obrashhenija: 04.10.2024).
28. Informburo.kz. Two more checkpoints on the border with China will be opened for cargo carriers in the first half of 2021 (Eshhjo dva punkta propuska na granice s KNR otkrojut dlja gruzoperevozchikov v pervom polugodii 2021 goda) // Informburo. – 2021. – URL: https://informburo.kz/novosti/eshhyo-dva-punkta-propuska-na-granice-s-knr-otkroyut-dlya-gruzoperevozchikov-v-pervom-polugodii-2021-goda?fbclid=IwAR11A_ZFsUc6hTWjTjsFCrCVAWwMVhgNWyH1wO9LDFZ4-y16vgwWOLPNJA (data obrashhenija: 18.11.2024).
29. Bizhikeeva, M. Kak reshaetsja situacija s gruzami na granice RK i KNR? [How is the situation with cargo on the border of Kazakhstan and China being resolved?] // Kapital. – 2021. – URL: <https://kapital.kz/gosudarstvo/93961/kak-reshayet-sya-situatsiya-s-gruzami-na-granitse-rk-i-knr.html> (data obrashhenija: 04.12.2024).
30. Kogda polnocenno zarabotajut punkty propuska gruzov na granice Kazahstana i Kitaja? [When will cargo checkpoints on the border between Kazakhstan and China fully

- operate?]] Forbes Kazakhstan. – URL: https://forbes.kz/articles/kogda_polnoetsenno_zarabotayut_punktyi_propuska_gruzov_na_granitse_kazahstana_i_kitaya (data obrashheniya: 04.09.2024).
31. O razvitiu gruzoperevozok cherez kazahstansko-kitajskuju granicu [On the development of cargo transportation across the Kazakh-Chinese border] // Kazlogistics. – URL: <https://kazlogistics.kz/kz/news/new/761> (data obrashheniya: 04.10.2024).
 32. Konferencija OON po trgovle i razvitiyu (JuNKTAD). Case study: China's trade facilitation responses to the COVID-19 pandemic [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <https://unctad.org/news/case-study-chinas-trade-facilitation-responses-covid-19-pandemic#:~:text=China%20launched%20an%20emergency%20plan,port%20charges%2C%20inspections%20and%20quarantine.> – Data obrashheniya: 07.02.2025.
 33. Gosudarstvennyj sovet KNR. Measures to ensure smooth cargo transport during epidemic [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202002/24/content_WS5e5321e9c6d0595e03c21537.html . – Data obrashheniya: 07.02.2025.
 34. Vsemirnaja tamozhennaja organizacija. Measures taken by the State Customs Service of the Kyrgyz Republic to facilitate the movement of goods during COVID-19 pandemic [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation-activities-and-programmes/natural-disaster/covid_19/kyrgyzstan_en.pdf?la=en&la=en . – Data obrashheniya: 07.02.2025.
 35. Glavnoe tamozhennoe upravlenie Kitaja. Oficial'nyj sajt Tamozhennoj sluzhby Kitaja [General Administration of Customs of China. Official website of China Customs] [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <https://online.customs.gov.cn> . – Data obrashheniya: 07.02.2025.
 36. Glavnoe tamozhennoe upravlenie Kitaja. Notice on Measures to Support China-Europe Railway Express and Facilitate Foreign Trade [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <https://english.customs.gov.cn/Statics/946346d0-0fd0-4c5b-8d43-11de4caf46c2.html> . – Data obrashheniya: 07.12.2024.
 37. China Daily. China-Europe freight trains up 50% in 2020 amid COVID-19 pandemic [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202101/05/WS5ff42df4a31024ad0baa0a20.html> . – Data obrashheniya: 03.11.2024.
 38. Gosudarstvennyj sovet KNR. China-Europe freight trains set new record in 2020 [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: https://english.www.gov.cn/archive/statistics/202101/11/content_WS5ffb930c6d0f725769439bf.html . – Data obrashheniya: 07.03.2025.
 39. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP). Proposals for crisis response provisions in regional and bilateral transport agreements [Jelektronnyj resurs]. – Bangkok: UNESCAP, 2021. – Rezhim dostupa: <https://repository.unescap.org/bitstream/handle/20.500.12870/3680/ESCAP-2021-RP-Proposals-crisis-response-provisions-regional-bilateral-transport-agreements.pdf> . – Data obrashheniya: 07.03.2025.
 40. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP). Kazakhstan and Kyrgyzstan: Transport connectivity and the impact of the COVID-19 pandemic on the Euro-Asian linkage [Jelektronnyj resurs]. – Bangkok: UNESCAP, 2022. – Rezhim dostupa: <https://repository.unescap.org/bitstream/handle/20.500.12870/4199/ESCAP-2022-WP-Kazakhstan-Kyrgyzstan-Transport-Connectivity-Impact-Covid-19-Pandemic-Euro-Asian-Linkage.pdf?sequence=4> . – Data obrashheniya: 07.01.2025.
 41. The Astana Times. Cargo traffic of KTZE-Khorgos Gateway dry port on Kazakh-Chinese border continues operation despite pandemic [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <https://astanatimes.com/2021/08/cargo-traffic-of-ktze-khorgos-gateway-dry-port-on-kazakh-chinese-border-continues-operation-despite-pandemic/> . – Data obrashheniya: 07.02.2025.
 42. Yicai Global. China Railway Express sees demand surge as COVID-19 boosts intercontinental rail cargo [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <https://www.yicai.com/news/china-railway-express-sees-demand-surge-as-covid-19-boosts-intercontinental-rail-cargo> . – Data obrashheniya: 01.03.2025.
 43. Georgian Foundation for Strategic and International Studies (GFSIS). Why the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway matters more than ever [Jelektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <https://gfsis.org/en/why-the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-matters-more-than-ever/> . – Data obrashheniya: 07.02.2025.

Материал поступил в редакцию 04.11.2024
Утвержден к публикации 17.03.2025