

Россия и Китай на евразийском пространстве: современные вызовы и риски транспортного взаимодействия

© Семенова Н.К.^а, 2025

^а Институт Китая и современной Азии РАН, Москва, Россия
ORCID: 0000-0001-7872-8972; semenovanelli-2011@mail.ru

Резюме: Под влиянием усиливающегося санкционного давления со стороны западных государств на Российскую Федерацию незадействованные возможности российско-китайского сотрудничества в сфере транспорта и транзита могут стать компенсирующим ресурсом, способствующим частичному сглаживанию процессов сложной экономической адаптации отечественной транспортной системы. Значение соразвития Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и Евразийского экономического союза (ЕАЭС), с учетом комплексного и долгосрочного влияния российско-украинских событий, получает новый геополитический вес. В статье проводится анализ специфики национально-региональных и транспортных интересов, взаимных транспортных и логистических проблем безопасности, нестыковок, конкурентных вызовов и противоречий, особенностей национальных интересов стран-транзитеров, в частности государств Центральной Азии, которые прямо или косвенно определяют общий уровень и характер двусторонних и многосторонних отношений с Россией и Китаем.

Ключевые слова: Китай, Центральная Азия, Россия, ЕАЭС, ЭПШП, транспорт, безопасность, перспективы развития

Для цитирования: Семенова Н.К. Россия и Китай на евразийском пространстве: современные вызовы и риски транспортного взаимодействия. *Азия и Африка сегодня*. 2025. № 3. С. 5–13. DOI: 10.31857/S0321507525030014

Russia and China in the Eurasian Space: Contemporary Challenges and Risks of Transport Interaction

© Nelli K. Semenova^а, 2025

^а Institute of China and Contemporary Asia,
Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia
ORCID: 0000-0001-7872-8972; semenovanelli-2011@mail.ru

Abstract: Under the influence of increasing sanctions pressure from Western countries on the Russian Federation, the untapped potential of Russian-Chinese cooperation in the field of transport and transit can become a compensating resource that helps to partially smooth out the processes of complex economic adaptation of the domestic transport system. The importance of co-development of the Silk Road Economic Belt (SREB) and the Eurasian Economic Union (EAEU), taking into account the complex and long-term influence of Russian-Ukrainian events, is gaining new geopolitical weight. The article analyzes the specifics of national-regional and transport interests, mutual transport and logistics security problems, inconsistencies, competitive challenges and contradictions, features of national interests of transit countries, in particular the Central Asian states, which directly or indirectly determine the general level and nature of bilateral and multilateral relations with Russia and China.

Keywords: China, Central Asia, Russia, EAEU, SREB, transport, security, development prospects

For citation: Semenova N.K. Russia and China in the Eurasian Space: Contemporary Challenges and Risks of Transport Interaction. *Asia and Africa today*. 2025. № 3. Pp. 5–13. (In Russ.). DOI: 10.31857/S0321507525030014

ВВЕДЕНИЕ

Россия и Китай сегодня формируют повестку «Большой Евразии», включая транспортно-инфраструктурные аспекты и безопасность как в широком, глобальном, так и в более прикладном, региональ-

ном и страновом форматах, являясь одновременно и поставщиками, и потребителями услуг безопасности. Оба государства на данном пространстве являются главными оппонентами расширения НАТО на Восток, защитниками от внешних террористических угроз всех видов и направлений, строителями безопасного и справедливого «неамериканского мира».

На фоне украинских событий и резкого ухудшения отношений России с Западом и отдельными, недружественными, странами Востока – Японией, Южной Кореей, Сингапуром, российско-китайская транспортная стратегия, ее дальнейшее развитие и наполнение приобретает не только особую экономическую, но и военно-стратегическую значимость.

Для интенсификации российско-китайского торгово-экономического партнерства, охватывающего такие ключевые сферы, как технологическое развитие, энергетическая кооперация, инвестиционные проекты и механизмы расчета в национальных валютах (рубль/юань), необходимо провести комплексную модернизацию транспортно-логистической инфраструктуры в формате двусторонних и многосторонних соглашений на евразийском пространстве. Особое внимание следует уделить стратегическому развитию регионов Дальнего Востока Российской Федерации, включая формирование новых транспортных артерий и мультимодальных узлов на условиях как преференциального, так и непреференциального доступа, а также оптимизации действующих маршрутов с учетом потребностей стран Центральной Азии, каспийско-южнокавказской зоны и Южной Азии в рамках евразийской инициативы «Север – Юг».

До 24 февраля 2022 г., начала специальной военной операции по демилитаризации и денацификации Украины, китайское видение предполагало интенсификацию Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП), нацеленную на рост трансконтинентальных сухопутных перевозок с восточного побережья и из других районов КНР в Европу. В настоящее время, с учетом обострения отношений России со странами Европейского союза (ЕС) и украинскими событиями, роль России в китайско-европейском транспортном транзите заметно снижается [1, с. 228–236], при этом китайская торгово-экономическая мотивация продвижения своей сухопутной инициативы в Европу пока полностью сохраняется.

Анализ современного состояния проблемы исследования показал, что в целом тема соразвития ЭПШП и Евразийского экономического союза (ЕАЭС), с учетом комплексного и долговременного влияния российско-украинских событий и санкционного пресса Запада на Россию, требует переосмысления и приобретает новую актуальность.

НАУЧНЫЕ РАБОТЫ ПО ТЕМЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

На основании проведенного анализа научных работ по теме исследования очевидна активизация в последние годы исследований и широкий охват тематики российско-китайского взаимодействия и смежных тем, что объясняется трансформацией геополитических и региональных реалий. Отечественная научная библиография посвящается следующему кругу тем, получивших новую актуализацию: сопряжения ЕАЭС и глобального китайского проекта «Один пояс, один путь» (ОПОП) [2, с. 1–15; 3, с. 716–722], перспективы развития российско-китайских инфраструктурных [4, с. 93–105] и международных транспортных проектов [5, с. 24–32; 6, с. 112–113], и др., а также возможности компенсации санкционного давления коллективного Запада по этому направлению [7, с. 5–14] и др.

Китайская библиография по теме исследования представлена не менее широко, в т.ч. академическими, статистическими и политологическими публикациями. Основные темы исследования: актуальные проблемы ЕАЭС и его связи с ЭПШП [8, pp. 41–58; 9, pp. 85–103], роль транспортных проектов в региональной экономической интеграции [10] и взаимосвязанные вопросы безопасности [11, pp. 37–45], влияния российско-украинского конфликта на евразийскую интеграцию [12, pp. 9–36; 13, pp. 138–148], восприятие Западом китайско-российских отношений и перспектив их трансформации после начала СВО [14, pp. 128–153] и др. Необходимо отметить, по большей части единство экспертных мнений в китайской библиографии основано на постулате неизменного следования национальным интересам.

«Поворот России на восток» и укрепляющееся стратегическое партнерство между Россией и Китаем вызывают озабоченность в стратегическом сообществе коллективного Запада и не обделены вниманием западных аналитиков [15, pp. 1–27; 16; 17; 18; 19; 20, pp. 1–17; 21, pp. 1–19].

Инструментарий исследования складывается из результатов мониторинга массива отечественных и китайских публикаций, близких к тематике настоящей статьи, и дальнейшего применения компаративистской методики. Значимый интеллектуальный вызов видится в необходимости изучения современных проблем транспортного развития в его связи с политическим процессом, проблемами внутренней и внешней политики, факторами социальной мобильности и дифференциации, конституционного и нормативно-правового обеспечения через призму политологического анализа.

ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СТРАТЕГИЙ

В условиях военного противостояния России с коллективным Западом, углубления антироссийских санкций и Специальной военной операции на Украине европейские транспортные горизонты для России объективно сжимаются, а евразийские расширяются, особенно в российско-китайском и российско-центральноазиатском измерениях. При этом транспортные стратегии и тактика России и Китая диверсифицируются в плане реализации различных вариантов и возможностей взаимодействия двух систем на большом евразийском пространстве, включая и их частичную интеграцию, и параллельное развитие.

В этих условиях происходит переориентация перевозок основных видов экспортных грузов на восточное и южные направления, логистические цепочки смещены в сторону стран АТР и Ближнего Востока. Россия увеличила экспорт в страны Азии на 5,6%, до \$306,6 млрд, импорт – на 29,2%, до \$187,5 млрд. Также наблюдается рост торговли с государствами Африки: экспорт вырос на 42,9%, до \$21,2 млрд, импорт – на 8,6%, до \$3,4 млрд. В то же время российский экспорт в страны Северной и Южной Америки сократился на 40,4%, до \$12,2 млрд, импорт – на 11%, до \$15 млрд.¹ Справедливости ради надо отметить, что санкции только усугубили уже наблюдающуюся не первый год тенденцию снижения товарооборота РФ со странами Запада.

В условиях мобилизационной перестройки российской экономики наблюдаются тенденции ускорения экономических преобразований, включая транспортную сферу. Согласно Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)² ведется работа по реализации 9 федеральных транспортных проектов. Среди них – автомагистраль «Европа – Западный Китай» (2,3 тыс. км по территории России, предварительная стоимость строительства и модернизации – до 1 трлн руб. до 2035 г.)³ и водный маршрут «Северный морской путь» (14,28 тыс. км, Санкт-Петербург – Владивосток, 1,8 трлн руб.)⁴. В рамках проекта «Транспортно-логистические центры» решаются задачи формирования опорной сети узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров, формирование единой цифровой транспортно-логистической среды и развитие и повышение эффективности использования международных транспортных коридоров (МТК) (2019–2024 гг., 70 млн руб.). Комплексная программа «Железнодорожный транспорт и транзит» направлена на увеличение пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в 1,5 раза⁵ (3,7 трлн руб. до 2035 г.)⁶, сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы и увеличение пропускной способности железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна⁷.

В целях развития транспортно-транзитной внутренней связности регионов РФ с МТК разрабатываются проекты «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», «Высокоскоростное железнодорожное сообщение», «Внутренние водные пути», «Морские порты России» и др.⁸

¹ <https://tass.ru/ekonomika/19960477> (accessed 08.02.2025)

² <http://government.ru/docs/34297/> (accessed 08.02.2025)

³ <https://mintrans.gov.ru/activities/215/217/25/28> (accessed 08.02.2025)

⁴ <https://t-j.ru/northern-sea-route-guide/#one> (accessed 08.02.2025)

⁵ <https://xn--80aapampemcchfmo7a3c9ehj.xn--p1ai/news/territoriya-razvitiya-kak-i-zachem-moderniziruyut-vostochnyy-poligon/#:~:text=Восточный%20полигон%20модернизируют%20в%20три,увеличится%20до%20180%20млн%20тонн.> (accessed 08.02.2025)

⁶ https://logirus.ru/news/infrastructure/modernizatsiya_bama_i_transsiba_vyshla_na_tretiy_etap.html#:~:text=Общая%20стоимость%20работ%20составит%203,2%20млрд%20руб.,увеличится%20до%20180%20млн%20тонн. (accessed 08.02.2025)

⁷ <https://storage.strategy24.ru/files/project/201904/b61b7374a4b4bde23e910f6411b18feb6.pdf>

⁸ <http://government.ru/docs/34297/> (accessed 08.02.2025)

Ключевые риски и проблемы при реализации запланированных проектов охватывают следующие аспекты: трудности, связанные с процессом импортозамещения транспортных средств и производственного оборудования; недостижение прогнозируемых показателей роста объемов перевозок и экспорта услуг транспортного комплекса; дефицит необходимого финансирования и отказ частных инвесторов от выполнения своих обязательств; риски, обусловленные низким качеством выполнения работ подрядчиками или несоблюдением установленных сроков⁹, а также иные факторы (см. *табл. 1*).

Таблица 1. **Вызовы и риски транспортного взаимодействия РФ и КНР**
Table 1. **Challenges and risks of transport cooperation between Russia and China**

Постановка проблемы	Вызовы и риски	Пути решения
Устойчивость транспортной инфраструктуры	Недостаточная пропускная способность и устаревшая инфраструктура РФ – серьезные препятствия для роста объемов грузоперевозок.	Модернизация и расширение транспортной инфраструктуры в России и Китае для обеспечения эффективного взаимодействия между двумя странами.
Геополитические риски	Усиление влияния КНР в ЦА и на евразийском пространстве создает риски для России, которая традиционно рассматривает этот регион как свою зону влияния.	Снижение конкуренции за ресурсы и политическое влияние путем активизации совместных региональных проектов.
Экономическая зависимость	Углубление транспортного взаимодействия может привести к экономической зависимости России от Китая, особенно в области логистики и поставок. Это создает риски для долгосрочной экономической стабильности России, если Китай решит изменить условия сотрудничества.	Диверсификация торговых партнеров. Развитие внутренней логистики. Создание совместных предприятий. Инвестиции в новые технологии. Поддержка местных производителей. Развитие альтернативных маршрутов. Формирование стратегических запасов. Укрепление научно-технического сотрудничества. Мониторинг и анализ рисков.
Экологические вызовы	Развитие транспортных маршрутов может негативно сказаться на экологии региона.	Необходимость учета экологических норм и стандартов в процессе реализации транспортных проектов.
Технологические проблемы	Различия в технологиях и стандартах между Россией и Китаем могут стать препятствием для интеграции транспортных систем.	Необходимость совместной работы над унификацией стандартов и технологий.
Политическая нестабильность	Внутренние политические проблемы в странах ЦА, через которые проходят ключевые транспортные маршруты.	Необходимость обеспечения безопасности и стабильности в этих странах.
Сложности в логистике	Проблемы с логистикой, включая таможенные процедуры, могут замедлить процесс транспортировки грузов между Россией и Китаем.	Оптимизация логистических цепочек и упрощение процедур – ключевые факторы для повышения эффективности транспортного взаимодействия.

Составлено автором по [6, с. 112–113].

При этом спектр вызовов российско-китайской транспортной кооперации также объективно содержит отдельные альтернативные варианты маршрутов, логистики, средств и ресурсов для их реализации, обусловленные как российско-китайскими экономическими асимметриями [3, с. 716–722], так и неполным совпадением региональных целей КНР и РФ. Все эти факторы требуют тщательного анализа и поиска решений для успешного развития российско-китайского экономического партнерства в сфере транспорта.

⁹ <https://www.rbc.ru/newspaper/2024/08/29/66cf1d0f9a79474c8b933d66> (accessed 08.02.2025)

ЦЕНТРАЛЬНО-АЗИАТСКИЙ КОНТЕКСТ ТРАНСПОРТНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ И БЕЗОПАСНОСТИ

Деятельность китайских компаний в транспортном сегменте многократно превышает уровень участия российских компаний по качеству и количеству услуг, эффективности логистики выстроенных путей и коридоров. При этом в целом экономическое присутствие Китая в Центральной Азии носит системный, масштабный и долгосрочный характер, преследуя как текущие коммерческие, так и стратегические цели. КНР выстраивает стройную коллективную интеграционную структуру в регионе [10, с. 24–32].

Элиты стран Центральной Азии воспринимают китайский фактор как значимый источник привлечения внешних инвестиций и кредитных ресурсов для осуществления инфраструктурных проектов, стимулирования торговых отношений, а также реализации инициатив в энергетической и транспортной сферах. В преобладающем числе случаев они оценивают сотрудничество с Китайской Народной Республикой как единственно возможное стратегическое решение.

С другой стороны, Россия и страны Центральной Азии, входящие в сферу реализации ОПОП в условиях сокращения европейского транзита, по известным причинам адаптируются к расширению китайского экономического и транспортного присутствия в регионе, особенностью которого является приоритет для Китая двусторонних форматов отношений с государствами – участниками ЭПШП. В этой связи формат «сопряжения» ЕАЭС и ОПОП, объявленный в 2015 г., не получил пока ожидаемого развития.

Обеспечение транспортной безопасности Российской Федерации в контексте современного этапа глобализации и европейско-украинских реалий выдвигает на первый план вопросы безопасности на западных рубежах и усиление геополитической, военно-технологической и транспортной ориентации России на Китай как главного стратегического партнера. Очевидно, что стратегическое партнерство РФ и КНР проецируется на постсоветскую Центральную Азию. В инфраструктурно-транспортной системе «Россия – Центральная Азия – Китай» проблемы и вызовы безопасности в настоящее время сконцентрированы на следующих ключевых треках.

Во-первых, расширенный формат Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС) после вступления в нее Индии, Пакистана (2017) и Ирана (2022) объективно позволяет России и Китаю рассматривать центральноазиатское пространство в плане дальнейшего расширения двусторонней и коллективной кооперации трансасиатских маршрутов как по линии «Восток – Запад», так и «Север-Юг».

Во-вторых, нормализация (де-факто) отношений Пекина и Москвы с новым афганским режимом талибов без официального признания (движение «Талибан» запрещено в РФ) после 15 августа 2021 г. в перспективе позволяет расширять повестку российско-китайского транспортного сотрудничества на афгано-пакистанско-индийском направлении. Одновременно задачи военно-технических мероприятий РФ и КНР по защите транспортных и инфраструктурных коммуникаций в регионе, усиление сил ОДКБ, китайских правительственных и частных военных компаний (ЧВК) в Таджикистане, в частности, создание военной китайской базы в Ваханском коридоре (восточный Афганистан, провинция Бадахшан) на таджикско-китайской границе в районе Ишка, учитывая активизацию других исламских радикальных движений, полностью сохраняются.

В-третьих, обострение внутренних социально-экономических проблем региона (расслоение стран на богатые и бедные, демаркационные, экологические, энергетические конфликты), усиление скрытой конкуренции между Казахстаном и Узбекистаном за неформальное лидерство и обострение открытых приграничных конфликтов между Таджикистаном и Кыргызстаном деформируют и сдерживают процессы транспортной модернизации в регионе.

В-четвертых, отвлеченность России на европейско-украинские вопросы создает условия для усиления давления США и ЕС на государства Центральной Азии с целью демонтажа и ослабления режимов ОДКБ и ЕАЭС в регионе, отдельных проявлений русофобии в странах ЦА, ослабления российско-казахстанского, российско-таджикского, российско-киргизского союзнических форматов и партнерств, включая транспортные проекты России и Китая с ЦА.

Очевидно, что для РФ и КНР просматривается необходимость разработки обновленной стратегии и тактики транспортной кооперации, включая возможности углубления и расширения треков параллель-

ного импорта/экспорта, использование третьих стран Центральной Азии и, шире, Евразии в «сшивании» евразийского пространства.

«ПОЯС И ПУТЬ» В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ: ОЖИДАНИЯ И РЕАЛЬНОСТЬ

После успешной презентации китайской инициативы ОПОП она рассматривалась государствами ЦА как шанс максимально решить внутренние проблемы за счет китайских инвестиций и нового строительства в рамках ЭППП.

Многие государства, поддавшись эйфории сиюминутной выгоды, не сопоставив собственные национальные интересы с интересом, заложенным в ОПОП, погрузились в экономические и транспортные проекты. Поступающие извне средства приводят нередко к росту трений на национальной почве и расширению конфликта вокруг системы перераспределения доходов¹⁰, к формированию долговой зависимости и введению рискованной практики «инвестиции в обмен на природные ресурсы»¹¹ и территориальные уступки в счет погашения долгов¹².

Очевидно, что любой инвестор, включая китайского, а) играет по тем официальным или неофициальным правилам игры, которые существуют в стране его пребывания; б) модель развития стран постсоветской Евразии, основанная на эксплуатации ресурсного потенциала и обеспечении относительной социальной стабильности за счет перераспределения ресурсной ренты, более не является адекватной, т.к. данные обстоятельства увеличивают возможность внешнего вмешательства, как политического, так и военно-силового, со стороны третьих сил.

Потенциальные вызовы для России и государств Центральной Азии в условиях интенсификации связей с Китаем концентрируются, на наш взгляд, в следующих опциях:

- Усложнение в условиях европейско-украинских событий транспортно-транзитной логистики, появление дополнительных расходов на обеспечение транзитных грузо- и пассажиропотоков в нынешних условиях, формирование альтернативных маршрутов; повышение затрат на техническое содержание маршрутов при усложнении перевозок.

- Усиление непрозрачности и низкая транспарентность принятия решений в государствах Центральной Азии: коррупционная составляющая, непрозрачность договоров с Китаем, неэффективность институтов развития для принятия решений и контроля реализации проектов.

- Усиление непрозрачности транспортно-инвестиционной статистики с китайской стороны. Особую озабоченность вызывают данные об экспорте капитала из Китая, которые не подтверждаются другими независимыми источниками. КНР фактически не сообщает о правительственных кредитах, и нет полных стандартизированных данных по объему кредитов и потокам зарубежных займов, предоставленных Китаем. По данным независимых источников, около 50% «...китайских зарубежных займов не регистрируются Всемирным банком и, следовательно, не учитываются официальной статистикой по задолженности» [25].

- Повышение кредитной задолженности государств ЦА, выходящей на критический уровень. Дополнительным фактором кредитной угрозы стали пандемические осложнения, включая закрытие границ, введенные локдауны, существенное замедление темпов экономического роста стран-транзитеров (вплоть до практически полного приостановления). При этом Китай, быстро восстановивший свои экономические показатели, скорее всего, не пойдет на формальную реструктуризацию кредитов, будет проводить перекредитование на новых, более жестких условиях. В частности, на условии переоформления в китайскую собственность или безвозмездного/арендного пользования кредиторами ключевыми инфраструктурными объектами до момента возврата кредитов. Подобная практика приведет к тому, что ряд государств-реципиентов, связанных с Россией транспортными и иными контрактами, не смогут выполнять свои обязательства и перед российской стороной, а также реализовать свою прибыль от международного транзита.

¹⁰ <http://www.ponarseurasia.org/node/8015> (accessed 08.02.2025)

¹¹ <https://easaily.com/ru/news/2018/04/16/tadzhikistan-rasplatilsya-s-kitaem-zolotorudnym-mestorozhdeniem> (accessed 07.02.2025)

¹² <https://www.gorod.tomsk.ru/index-1368426641.php> (accessed 07.02.2025);

https://3mv.ru/publ/tadzhikistan_otdaet_sobstvennyye_territorii_kitaju/1-1-0-16037 (accessed 07.02.2025)

- Консервация ожидаемого мультипликативного эффекта от транспортных коридоров для экономик стран ЦА и региона в целом, сохранение позитивных ожиданий от созданной Китаем новой инфраструктуры, включая транзитные и технологические выгоды.
- Увеличение рисков безопасности и правопорядка: проблема обеспечения правопорядка в транзитных государствах, в т.ч. система неофициальных платежей, связанных как с коррупцией со стороны представителей власти, так и с преступными группировками со стороны дорожного рэкета; слабый миграционный контроль над трудовыми мигрантами, актуальность террористической угрозы со стороны радикальных групп, обеспечение безопасности маршрутов (в т.ч. на территории Афганистана), нелегальное распространение наркотических веществ и оружия посредством новых маршрутов.
- Усиление социальных рисков, таких как возможность увеличения числа случаев заражения инфекционными заболеваниями; негативный экологический след транспорта; социальные волнения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транзитный потенциал может дать серьезный импульс для развития не только придорожной инфраструктуры, но и всех сфер экономики транзитных регионов.

Идея ЭППП, как известно, была активно поддержана всеми государствами Центральной Азии. Объясняется это отчасти тем, что, в отличие от других проектов, особенностью китайской инициативы является абсолютное отсутствие политических требований к ее участникам, заинтересованным в реализации преимуществ своего выгодного транзитного положения и возможности с помощью Китая в рамках инициативы обновить свои экономические модели в значительной степени за счет транзита.

Ключевым вопросом в случае реализации данного сценария, как показывают исследования, становится проблема соблюдения национальных интересов стран-транзитеров, насколько новая стратегия «транзитной модернизации» будет полезна для развития внутреннего бизнеса и увеличения доходов населения.

В государствах ЦА основные приоритеты включают диверсификацию экономики для снижения зависимости от природных ресурсов, привлечение иностранного капитала, а также развитие транспортной инфраструктуры. Важное место занимают вопросы обеспечения безопасности, такие как борьба с терроризмом и экстремизмом, укрепление границ и регулирование миграционных потоков.

Эти задачи осложняются как традиционными, так и новыми вызовами и угрозами, требующими адаптации стратегических подходов. Среди традиционных вызовов выделяются межэтнические конфликты, коррупция и политическая нестабильность, тогда как новые внутренние вызовы обусловлены процессами цифровизации и киберрисками, пандемическими угрозами, а также изменением климата и взаимосвязанными проблемами.

На ситуацию в регионе влияют и внешние факторы, среди которых усиление китайского экономического давления (инвестиции ведут к рискам зависимости от Китая и контролю над региональными ресурсами). На фоне российско-украинского конфликта наблюдается региональная активизация деятельности ЕС и США, поддерживающих инициативы по проведению «демократических» реформ и предлагающих альтернативные формы экономического сотрудничества, что можно рассматривать как попытку ограничить влияние России и Китая в регионе. Государства Центральной Азии находятся в сложной геополитической ситуации балансирования между интересами Китая, ЕС и США.

Транспортное взаимодействие между РФ и КНР на Евразийском континенте представляет собой многоаспектный процесс, характеризующийся наличием потенциальных возможностей и сопутствующих им вызовов. Достижение стабильных и обоюдно выгодных форм сотрудничества требует учета комплекса эндогенных и экзогенных факторов, оказывающих влияние на эволюцию транспортных инфраструктур и логистических систем в данном регионе.

ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

1. Семенова Н.К. Торговые отношения России и Китая в контексте трансформации евразийской транспортной системы. *Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества*. 2024. Вып. 3 (14). Благовещенск: БГПУ, с. 228–236.

- Semenova, N.K. 2024. Trade relations between Russia and China in the context of the transformation of the Eurasian transport system. *Russia and China: History and Prospects for Cooperation*. Iss. 3 (14). Blagoveshchensk. Pp. 228–236. (In Russ.)
2. Петровский В.Е., Кулинцев Ю.В., Ларионова А.Н., Чай Юй, Ван Чэньсин, Цзян Цзин. Сопряжение ЕАЭС и ИПП: проблемы и перспективы. Аналитическая записка. М.: РСМД, 2020. С. 1–15.
Petrovsky V.E., Kulintsev Yu.V., Larionova A.N., Chai Yu, Wang Chenxing, Jiang Jing. 2020. The conjugation of the EAEU and the BRI: problems and prospects. Analytical note. Moscow. Pp. 1–15 (In Russ.)
3. Салицкий А.И., Семенова Н.К. Россия на Шелковом Пути: разность потенциалов РФ и КНР как фактор риска. *Финансовая экономика*. 2019. № 11, с. 716–722.
Salitsky A.I., Semenova N.K. 2019. Russia on the Silk Road: difference of potential of Russia and China as a risk factor. *Financial Economy*. Iss. 11. Pp. 716–722. (In Russ.)
4. Пак Е.В. Участие КНР в инфраструктурном строительстве на территории России и Казахстана. Инициатива «Один пояс, один путь». *Российский внешнеэкономический вестник*. 2021. № 1, с. 93–105.
Pak E.V. 2021. Rethinking Chinese involvement in infrastructure building in Russia and Kazakhstan under the Belt and Road Initiative. *Russian Foreign Economic Journal*. Iss. 1. Pp. 93–105. (In Russ.)
5. Сафранчук И.А., Махмудов Р.Б. Транспортная связанность и международные процессы в Евразии: проблемы и противоречия. *Мировая экономика и международные отношения*. 2021. Т. 65. № 10, с. 24–32.
Safranchuk I.A., Makhmudov R.B. 2021. Transport connectivity and international processes in Eurasia: problems and contradictions. *World Economy and International Relations*. Iss. 65 (10). Pp. 24–32. Moscow. (In Russ.). DOI: 10.20542/0131-2227-2021-65-10-24-32
6. Семенова Н.К. Транспортные горизонты Евразии. Экономические и геополитические «ловушки» и возможности. М.: ИВ РАН, 2023. 270 с.
Semenova N.K. 2023. Transport Horizons of Eurasia. Economic and Geopolitical Traps and Opportunities. Moscow. 270 p. (In Russ.)
7. Лузянин С.Г. Дальневосточное измерение российского поворота на Восток. Закроет ли Китай санкционные «бреши» России? *Азия и Африка сегодня*. 2022. № 6. С. 5–14. DOI: 10.31857/S032150750020426-0
Luzyanin S.G. 2022. The Far Eastern Dimension of the Russian Pivot to the East. Will China close Russia's sanctions gaps? *Asia and Africa today*. № 6. Pp. 5–14. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750020426-0
8. 陈小沁 张婷婷. 俄乌冲突背景下“带盟”对接的现实路径与前景. 《区域国别学刊》2023 年第3期 (41–58) [Chen Xiaoqin, Zhang Tingting (2023). The realistic path and prospects of the “Belt and Alliance” docking in the context of the Russian-Ukrainian conflict. *Regional and Country Studies Journal*. Iss. 3: 41–58]. (In Chin.)
9. 张 昕. 中俄欧亚“对接”的多维空间分析. 俄罗斯研究. 2024 年第1 (245) 期 (85–103) [Zhang Xin (2024). Exploring Multifaceted Spatial Dynamics of China-Russia “Coordination” in Eurasia. *Russian Studies*. Iss. 1 (245): 85–103]. (In Chin.)
10. 冯玉军, 赵华胜. 俄罗斯欧亚研究(第3辑). 时事出版社. 2021 年第. 页数: 287 [Feng Yujun, Zhao Huasheng (2021). *Russian Eurasian Studies (Third Series)*. Beijing: Current Issues Press. 287 p.]. (In Chin.)
11. 冯玉军. 俄乌冲突下的俄罗斯外交与中俄关系. 《冲突与动荡:复旦国际战略报告2022》2023年第. 97期 (37–45) [Feng Yujun (2023). Russian diplomacy and Sino-Russian relations under the Russian-Ukrainian conflict. *Conflict and Turmoil: Fudan International Strategy Report 2022*. Shanghai. Fudan University. Iss. 97: 37–45]. (In Chin.)
12. 冯绍雷. 全球转型. 俄乌危机与中俄关系 《俄罗斯研究》, 2024 年第1期 (9–36) [Feng Shaolei. Global Transformation, Russia-Ukraine Crisis, and Sino-Russian Relationship. *Russian Studies*. Iss. 1 (245): 9–36]. (In Chin.)
13. Zhao, H., 2023. Central Asia in Change amid the New Great Game. *Russia in Global Affairs*. Iss. 21 (4). Pp. 138–148. DOI: 10.31278/1810-6374-2023-21-4-138-148
14. 万青松, 马岳达, 曾维政. 乌克兰危机与西方的中俄关系认知及转换前景 《俄罗斯研究》2024年第1期 (128–153) [Wan Qingsong, Ma Yueda, Zeng Weizheng (2024). The Ukraine Crisis and the West's Perception of Sino-Russian Relations: Prospects for Shift. *Russian Studies*. Iss. 1 (245): 128–153]. (In Chin.)
15. Von Essen H. 2023. Future scenarios of Russia-China relations: not great, not terrible? NKK/SCEEUS Report. Iss. 3. Pp. 1–27.
16. Horn S., Reinhart C.M., Trebesch C. China's overseas lending. Cambridge: NBER, 2019.
17. Hutson N.M. The Silk Road After Ukraine: A New Vision for Eurasian Integration. Lanham (MD): Lexington Books, 2024. 238 p.
18. Fraser C. Russia and China: The True Nature of their Cooperation. London: RUSI, 2024. <https://www.rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/russia-and-china-true-nature-their-cooperation> (accessed 18.10.2024)
19. Lin B. 2023. The China-Russia Axis Takes Shape. *Foreign Policy Magazine*, 11.09.2023. <https://foreignpolicy.com/2023/09/11/china-russia-alliance-cooperation-brics-sco-economy-military-war-ukraine-putin-xi/> (accessed 20.10.2024)

20. Andersson P., von Essen H., Bohman V. China's and Russia's narratives on Ukraine: Examining the boundaries of political alignment. *NKK/SCEEUS Report*. Iss. 3, 9 November 2023. Pp. 1–17.
21. Von Essen H. 2023. Russia-China Economic Relations Since the Full-Scale Invasion of Ukraine. *NKK/SCEEUS Report*. Iss. 2, 5 July 2023. Pp. 1–19.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Семенова Нелли Кимовна, кандидат политических наук, ведущий научный сотрудник, Центр социально-экономических исследований Китая, Институт Китая и современной Азии РАН, Москва, Россия.

Nelli K. Semenova, PhD (Political Science), Leading Researcher, China Social and Economic Research Center, Institute of China and Contemporary Asia, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia.

Поступила в редакцию
(Received) 30.10.2024

Доработана после рецензирования
(Revised) 22.01.2025

Принята к публикации
(Accepted) 09.02.2025