

Исследовательский институт международного
и регионального сотрудничества
при Казахстано-Немецком университете

**ЖІБЕК ЖОЛЫНЫҢ ЭКОНОМИКАЛЫҚ
БЕЛДЕУІ ЖӘНЕ ҚАЗАҚСТАН:
ЖАҒДАЙЫ МЕН БОЛАШАҒЫ**

丝绸之路经济带与哈萨克斯坦：
现状与前景

**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР
ШЕЛКОВОГО ПУТИ И КАЗАХСТАН:
СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

Сборник статей

Алматы 2015

УДК 339.9 (063)

ББК 65.5

Ж 93

Жауапты редактор Б.К. Сұлтанов; құрастырған Р.Н. Мұстафин

Ж 93 Жібек жолының экономикалық белдеуі және Қазақстан: жағдайы мен болашағы = Экономический коридор Шелкового пути и Казахстан: состояние и перспективы. — Алматы: Исследовательский институт международного и регионального сотрудничества при Казахстанско-Немецком университете, 2015. — 132 б. = 132 с.

ISBN 978-601-7561-01-7

В сборник включены научные статьи, подготовленные на основе выступлений на круглом столе «Экономический коридор Шелкового пути и Казахстан: состояние и перспективы» (г. Алматы, КНУ, 29 апреля 2015 г.). Сборник посвящен актуальным проблемам реализации концепции «Экономический коридор Шелкового пути», его совместимости с казахстанской стратегией «Нұрлы жол», а также различным аспектам казахстанско-китайского сотрудничества.

Авторами научных статей являются: дипломаты, ученые и преподаватели Казахстанско-Немецкого университета, ведущие эксперты Института востоковедения им. Р.Б. Сулейменова КН МОН РК, Казахстанского института стратегических исследований при Президенте РК, Института мировой экономики и политики при Фонде Первого Президента — Лидера Нации, Исследовательского совета по миграции стран СНГ при Центре миграционных исследований ИНП РАН. В сборник также включены материалы средств массовой информации о круглом столе «Экономический коридор Шелкового пути и Казахстан: состояние и перспективы» (Алматы, КНУ, 29 апреля 2015 г.).

Сборник предназначен для специалистов-международников, регионоведов, ученых-китаеведов, государственных служащих, преподавателей и студентов высших учебных заведений, а также широкого круга читателей, интересующихся интеграционными процессами в Евразии и внешней политикой КНР.

**Сборник статей издан при финансовой поддержке
Генерального консульства КНР в г. Алматы**

**Издание не предназначено для продажи
и распространяется бесплатно**

УДК 339.9 (063)

ББК 65.5

ISBN 978-601-7561-01-7

© ИМИРС КНУ, 2015

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
Чжан Вэй Совместное создание Экономического пояса Шелкового пути, рука об руку шагать по «светлому пути»	11
Султанов Б.К. Экономический коридор Шелкового пути в условиях современных геополитических реалий	19
Сыроежкин К.Л. Экономический пояс Шелкового пути и его значение для Казахстана	32
Амребаев А.М. Проблемы совместимости форматов ЕАЭС и инициативы Экономического пояса Шелкового пути	39
Мухамеджанова Д.Ш. Создание Экономического коридора Шелкового пути: приоритеты и проблемы казахстанского участия	47
Бурнашев Р.Р. Центральная Азия: периферия в интеграционных процессах	55
Руденко Е.И. Китай, Индия и Центральная Азия на «Новом Шелковом пути»: проблемы и перспективы	70
Нарибаев М.К. Экономический коридор Шелкового пути: возможные подходы и пути участия Казахстана	88

Садовская Е.Ю. Проект «Шелковый путь» и казахстанско-китайские отношения: торгово-экономическое и политическое сотрудничество в приоритете, культурно-гуманитарное — в потенциале	101
--	-----

**Материалы средств массовой информации
о круглом столе «Экономический коридор
Шелкового пути и Казахстан:
состояние и перспективы»
(Алматы, КНУ, 29 апреля 2015 г.)**

Кумарбекова А.К. Можно ли построить «Нурлы жол» на китайские деньги?	117
---	-----

Юрицын В.В. КНР — это не благотворительная организация. Но денег у нее много	123
---	-----

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ	127
----------------------------------	-----

ВВЕДЕНИЕ

7 сентября 2013 г. в Астане, выступая перед студентами и преподавателями Назарбаев Университета, Председатель КНР Си Цзиньпин в своей лекции «Развитие народов ради прекрасного будущего» впервые изложил основные контуры стратегии «Экономический коридор Шелкового пути» (далее — ЭКШП).

Си Цзиньпин, отметив в своем выступлении, что близкий сосед лучше дальней родни, подчеркнул, что Китай придает большое значение развитию отношений с Казахстаном и странами Центральной Азии, рассматривая это как приоритетное направление китайской внешней политики [1].

Си Цзиньпин обратил особое внимание на стремление Китая в отношениях со странами Центральной Азии поддерживать дружественные, соседские отношения на основе гармонии и мира. Китай, подчеркнул Си Цзиньпин, уважает внешнюю и внутреннюю политику других стран, вследствие чего решительно отказывается от вмешательства во внутренние дела стран Центральной Азии, не стремится к лидерству при решении региональных вопросов, а также не пытается включить в сферу своего влияния какой-либо регион [2].

Вместе с тем, по мнению Си Цзиньпина, в настоящее время мировая экономическая интеграция развивается ускоренными темпами. В этой связи, в целях углубления регионального сотрудничества, китайский лидер призвал общими силами создать Экономический пояс Шелкового пути, вдоль которого проживает около трех миллиардов человек. Особое внимание Си Цзиньпин обратил на развитие региональной

инфраструктуры, чтобы создать транспортную сеть, соединяющую Восточную, Западную и Южную Азию [3].

Вскоре Си Цзиньпин доработал свою концепцию, приняв окончательное название «Один пояс и один путь». Данный стратегический документ состоит из двух трансконтинентальных проектов — сухопутного «Экономического коридора Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века», названных Си Цзиньпином двумя крыльями процветания Азии.

Необходимо учитывать, что осуществление «Морского Шелкового пути» противоречит интересам США и их союзников в АТР — Японии, Южной Кореи, Австралии, Филиппин и поэтому с самого начала встретит сопротивление с их стороны.

Следовательно, на наш взгляд, для Пекина наиболее реалистичным является осуществление именно сухопутного ЭКШП, который стартует через территорию дружественных по отношению к Китаю государств — членов ШОС, в первую очередь Казахстана.

Необходимо также учитывать, что если в последней четверти XX в. действия Пекина в Центральной Азии были направлены, главным образом, на обеспечение стратегически «надежного тыла», то теперь на глобальном и региональном уровне произошли кардинальные изменения.

По мнению Президента Казахстана Н.А. Назарбаева, латентная стадия глобального кризиса уже переходит из финансовой сферы в сферу валютных и экономических войн, незаконных санкций и социально-политических войн во многих странах мира. Именно это, по словам Главы Казахстана, порождает нарастание противостояния между Западом и Востоком, США и НАТО против России и Китая. Происходит распад прежних сдержек и противовесов, международные институты не могут гарантировать мир и стабильность [4].

Подтверждением этому являются вооруженные конфликты в Афганистане, Ираке, Ливии, Сирии, а теперь и в Йемене, в результате которых погибли сотни тысяч ни в чем не повинных мирных граждан, а миллионы людей стали беженцами.

В данной ситуации для Пекина архиважное значение приобретают транспортные коммуникации в страны Европейского Союза, а также Ближнего и Среднего Востока, не контролируемые государствами, рассматривающими Китай в качестве основного торгово-экономического конкурента.

В этой связи для Китая в Центральной Азии возникли новые стратегические задачи, а именно:

- создание гарантированной безопасности для нефтяных и газовых трубопроводов из Центральной Азии в Китай;
- создание автомобильных, железнодорожных и авиационных коридоров из Китая через Центральную Азию в Европу, Средиземноморье и страны Ближнего и Среднего Востока и последующее обеспечение безопасного режима для ЭКШП;
- строительство трансграничных волоконно-оптических линий связи в рамках информационного «Шелкового пути» и последующее обеспечение их нормального функционирования;
- нейтрализация «трех зол» в СУАР КНР и недопущение их поддержки из стран Центральной Азии и Афганистана;
- получение гарантированного доступа к углеводородным и иным ресурсам Центральной Азии.

Для Казахстана, не имеющего выхода к открытому морю, ЭКШП представляет несомненный интерес. Поэтому предложенная Си Цзиньпином стратегия встретила позитивный отклик в нашей стране. Президент Н.А. Назарбаев на пресс-конференции 27 апреля нынешнего года заявил о заинтересо-

ванности Астаны в возрождении Великого Шелкового пути через свою территорию, поскольку казахстанская программа «Нұрлы жол» и китайская стратегия «Экономический коридор Шелкового пути» гармонично дополняют друг друга [5]. Более того, по словам Н.А. Назарбаева, Казахстан уже вносит свою лепту в развитие этого проекта. В частности, в этом году завершится строительство казахстанского участка автомобильной магистрали «Западная Европа — Западный Китай» протяженностью 2 700 км. Параллельно ведется строительство железных дорог и логистических мощностей [6].

Значение проекта ЭКШП резко возрастет, если удастся совместить его потенциал с Евразийским экономическим союзом. В этом случае речь может идти в перспективе о создании экономического пространства на территории всей Евразии. По мнению Председателя КНР Си Цзиньпина, нахождение точек соприкосновения между этими проектами ЭКШП и ЕАЭС необходимо уделить особое внимание [7].

В случае если удастся решить эту грандиозную задачу, территория Казахстана превратится в транзитную территорию, соединяющую Север и Юг, а также Запад и Восток Евразии.

Вместе с тем необходимо иметь в виду, что у ЭКШП имеется достаточно скептиков, а также тех, кто опасается возможных негативных последствий при осуществлении этого проекта. Президент РК Н.А. Назарбаев называет опасения по поводу усиления китайского влияния в экономике «фантомными страхами», поскольку вдоль планируемого ЭКШП предусматривается развитие деловой активности, создание совместных промышленных предприятий, что скажется положительным образом на развитии казахстанской экономики [8].

Свою долю в снижение уровня фобий, связанных с осуществлением ЭКШП, вносят китайские эксперты. По их

мнению, основной целью ЭКШП является стимулирование экономического развития западных регионов КНР, а также развитие экономического сотрудничества с соседними странами. Поэтому ЭКШП не направлен против ЕАЭС, не ставит целью его подмену и не бросает вызов странам, входящим в ЕАЭС. Более того, Китай предлагает параллельное функционирование, совместное продвижение и создание партнерских отношений. Поэтому, подчеркивают китайские эксперты, странам Центральной Азии нет необходимости делать выбор между зоной ЭКШП и ЕАЭС [9].

Необходимо также иметь в виду, что проект ЭКШП еще находится в стадии разработки и пройдет достаточно времени для его практического осуществления. Поэтому, хотя ЭКШП и ЕАЭС не противоречат друг другу, более того, являются вполне совместимыми, тем не менее, как считает А. Слепнев, министр по торговле Евразийской экономической комиссии, стыковка этих проектов находится за пределами среднесрочной перспективы [10].

Тем не менее уже сейчас казахстанским экспертам и чиновникам необходимо приступить к практической проработке вопросов по совмещению потенциалов и точек соприкосновения Евразийского экономического союза, программ «Нұрлы жол» и «Экономический пояс Шелкового пути». Кроме того, при разработке проекта зоны свободной торговли между ЕС и ЕАЭС, необходимо иметь в виду в перспективе последующую стыковку данного проекта с ЭКШП. Философию этого проекта можно было бы назвать следующим образом: «Одна линия, четыре точки: Берлин — Москва — Астана — Пекин».

*Султанов Б.К.,
доктор исторических наук*

Литература

1. Си Цзиньпин. Совместное строительство «Экономического пояса Шелкового пути». 7 сентября 2013 г. / Си Цзиньпин. О государственном управлении. — Пекин, 2014 г. — С. 388—389.
2. Там же. С. 389.
3. Там же. С. 391—392.
4. Назарбаев Н.А. Выступление на VIII Астанинском экономическом форуме. — Астана, 22 мая 2015 г. // <http://www.inform.kz>.
5. Пресс-конференция Президента Казахстана Н. Назарбаева: по итогам президентских выборов. Астана, 27 апреля 2015 г. // <http://www.akorda.kz>.
6. Назарбаев Н.А. Выступление на VIII Астанинском экономическом форуме. Астана, 22 мая 2015 г....
7. Си Синьпин. Заявление для прессы по итогам российско-китайских переговоров. Москва, Кремль, 8 мая 2015 г. // <http://kremlin.ru>.
8. Назарбаев Н.А. Интервью ведущей телеканала «Россия 24» Эвелины Закамской. Астана, 26 мая 2015 г. // <http://www.akorda.kz>.
9. Китайско-российские отношения. Доклад. 2014. Институт международных исследований Фуданьского университета, Российский совет по международным делам, апрель 2015 г. — Шанхай, 2015. — С. 9—10.
10. Соглашение о зоне свободной торговли ЕАЭС и Китая находится за пределами среднесрочной перспективы // Деловой Казахстан. — 2015, 22 мая.

СОВМЕСТНОЕ СОЗДАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ, РУКА ОБ РУКУ ШАГАТЬ ПО «СВЕТЛОМУ ПУТИ»

Чжан Вэй

Инициатива о совместном создании Экономического пояса Шелкового пути привлекла внимание мировой общественности и стала актуальной темой для китайских и казахстанских ученых и экспертов. 19 апреля сего года делегация Государственного комитета по развитию и реформам — главного регулятора идеи «Один пояс — один путь» принимала участие в конференции, посвященной этой теме и совместно организованной Фондом Первого Президента Казахстана и российским дискуссионным клубом «Валдай». Уверен, что глубокое и детальное обсуждение проблем поможет нам глубже проникнуть в суть инициативы совместного создания Экономического пояса Шелкового пути и будет способствовать дальнейшей реализации этой великой идеи.

Как известно, в сентябре 2013 г. Председатель Китая г-н Си Цзиньпин во время визита в Казахстан выступил с важной речью в Назарбаев Университете, где выдвинул инициативу о совместном создании Экономического пояса Шелкового пути. Это была важная идея, озвученная в новых условиях и являющаяся новым практическим шагом Китая в углублении реформ и открытости, в расширении внешнеполитической деятельности в отношении окружающих стран. Данная инициатива очень быстро нашла активный отклик и была встречена всеобщим вниманием в соседствующих государствах. Так что же представляет собой идея Экономического пояса Шелкового пути? Почему Китай выдвигает эту идею? И, наконец, какую роль играют страны Центральной Азии, особенно Казахстан, в совместном создании Экономическо-

го пояса Шелкового пути? Попробую ответить на все эти вопросы.

Во-первых, об обстоятельствах выдвижения концепции «Экономический пояс Шелкового пути» и основных ее ображениях.

Более 2100 лет назад в эпоху китайской династии Хань путешественник и дипломат Чжан Цянь с миссией мира и дружбы дважды посещал западные от Китая земли, то есть нынешнюю Центральную и Южную Азию, положив начало дружественному взаимодействию между Китаем и странами Западного от него региона. Этот торговый путь, протянувшись на тысячи километров по территории Евразии, в дальнейшем превратился в Великий Шелковый путь, по которому на протяжении многих веков народам стран, расположенных вдоль этого пути, доставлялся шелк и фарфор, перец и пряности. Однако была и другая важная миссия — Великий Шелковый путь нес мир и дружбу народам, стимулировал экономическое развитие, культурные взаимообмены и социальный прогресс государств, способствовал гармоничному сосуществованию различных национальностей, религий и культур. Великий Шелковый путь оставил нам важное духовное богатство и ценнейший опыт, которые заключены в следующих принципах: «мир и сотрудничество», «открытость и толерантность», «взаимное обучение и обмен опытом», «взаимная выгода и совместный выигрыш».

Курс на реформы и открытость позволил Китаю добиться огромных успехов в последние годы. Однако развитие страны по-прежнему отличается несбалансированностью, особенно ярко видны диспропорции между развитием восточных и западных регионов страны. Три года назад правительство Китая приняло решение о расширении практики открытости внутренних районов для создания внешнеэкономических коридоров в целях объединения Восточного, Центрального и

Западного регионов страны в экономическом развитии. Так, выдвинутая китайской стороной концепция «Экономический пояс Шелкового пути» как раз охватывает Центральный и Западный регионы Китая и станет важным стимулом для ускорения развития данных регионов и для создания новой обстановки всесторонней внешней открытости.

Региональная интеграция является обязательным этапом процесса экономической глобализации. Однако следует понимать, что региональное сотрудничество в Азии во многом отличается от ситуации в Европе и Северной Америке. Это особенно ярко проявляется в неравномерности развития, отсутствии тесных связей между различными субрегионами Азии, что создает немалые препятствия для углубления регионального сотрудничества. Концепция «Экономический пояс Шелкового пути» как раз направлена на установление связей между такими субрегионами, как Центральная Азия и Евразия, что будет способствовать взаимовыгодному обмену и дополнению преимуществ, позволит наладить и совершенствовать цепочки поставок, производства и ценообразования в рамках всего Азиатского региона. Таким образом, общеазиатское и евразийское региональное сотрудничество поднимется на качественно новый уровень.

Во-вторых, об основном содержании инициативы о совместном создании Экономического пояса Шелкового пути и ее ключевых моментах Китай, опираясь на традиционные дружеские и партнерские отношения с соседними странами, исторически находящимися на Шелковом пути, используя их политические, географические и культурные преимущества, выступает за продвижение и усиление деловых связей, постепенное формирование регионального сотрудничества и в конечном счете ставит цель осуществить развитие и процветание собственной страны и стран, находящихся вдоль Экономического пояса Шелкового пути.

Суть концепции «Один пояс — один путь» заключается в «пяти связующих элементах» — это значит: политическое согласование, единая инфраструктурная сеть, беспрепятственные торговые связи, свободные валютно-финансовые потоки, дружба и взаимопонимание между народами. На этой основе можно полномасштабно продвигать деловое сотрудничество, способствовать политическому взаимодоверию, экономической интеграции, культурной толерантности. Если говорить о географических границах, то Экономический пояс Шелкового пути охватывает Азию, Европу и Африку. На Востоке «Один пояс — один путь» начинается с бурно экономически развивающегося Азиатско-Тихоокеанского региона, а на Западе охватывает развитый экономический Европейский регион, в центральной части — обширный массив, имеющий огромные перспективы развития.

Если говорить о направлениях Экономического пояса Шелкового пути, то основными являются два маршрута. Первый ведет из Китая через Центральную Азию и Россию в Европу, второй — из Китая в Центральную и Западную Азию.

В-третьих, почему Китай приглашает соседние страны участвовать в совместном создании Экономического пояса Шелкового пути?

Прежде всего, это обусловлено преимуществами их географической близости. Страны Центральной Азии, которые были важными государствами на древнем Шелковом пути, также являются и дружественными соседями Китая. На протяжении длительного времени все жили рядом, сосуществовали в мире и согласии, развивали взаимовыгодный обмен, сформировали сообщество общей судьбы, основанное на том, что жизнь каждого отражается в жизни всех, а жизнь всех отражается в жизни каждого. В последние годы, благодаря общим усилиям Китая и соседних стран, постепен-

но сформировалась сеть транспортных коридоров, соединяющих различные регионы Азии, а также с государствами Европы и Африки, тем самым заложив прочную основу для совместной реализации концепции «Экономический пояс Шелкового пути».

В-четвертых, это преимущества политического взаимодоверия. Изменения взаимоотношений Китая с миром, прежде всего, отражаются в изменении отношений со своими соседями. Китай длительное время был привержен курсу на развитие дружеских и партнерских отношений с соседями на основе принципов дружелюбия, искренности, взаимной выгоды и толерантности. На современный период времени Китай осуществляет мирное сосуществование с соседями, развивает отношения с ними в духе взаимной помощи и поддержки. Вместе со странами-соседями, преодолевая многие трудности, Китай завоевал доверие соседей. В настоящее время Китай установил отношения стратегического партнерства, или добрососедские дружественные отношения, практически со всеми соседними странами и с многосторонними организациями этого региона, создавая своеобразную модель «сети партнерских отношений» с участием соседних стран.

В-пятых, это преимущества экономической взаимодополняемости. На фоне продолжающегося кризиса в мировой экономике китайская экономика не только продолжает быть лидером в мире, но и продолжает создавать для развития мирового сообщества так называемый «китайский шанс». В 2014 г. вклад Китая в увеличение мирового ВВП составил 27,8%. Что касается Азии, то этот показатель превысил 50-процентный уровень. Это в полной мере демонстрирует высокую степень интеграции экономик Китая и соседних стран. Вследствие того, что уровень экономического развития и структура экономик стран, расположенных вдоль Шелкового пути, неоднородны, быстро развивающийся Ки-

тай может выгодно дополнять и оказывать поддержку этим государствам.

В-шестых, это преимущества взаимных контактов в гуманитарной сфере. Несмотря на разнообразие историй, культур и религий у государств Евразии, в ходе продолжительных дружественных контактов, эти страны учились друг у друга, обменивались опытом, стремились к консенсусу. Китай, являясь одной из самых древних цивилизаций в мире, оказал важное и глубокое влияние на соседние страны своей философией, живописью, каллиграфией, искусством керамики, чайной культурой, искусством изготовления тканей, архитектурой, скульптурой, медициной, ушу, праздниками, кулинарией и т.д. С другой стороны, то, что передавалось из сопредельных стран, например, буддизм, искусство, философия, распространилось в Китае и заслужило глубокую любовь китайского народа. В последние годы Китай с расположенными вдоль Шелкового пути государствами успешно провел такие масштабные мероприятия, как «Год государства», «Год языка», «Год туризма», «Год дружбы», что способствовало развитию культурных и гуманитарных связей и взаимообмену с различными странами, а также упрочило социальную основу дружбы.

В-седьмых, об участии Казахстана в совместном создании Экономического пояса Шелкового пути.

Древний Шелковый путь пролегает через всю территорию Казахстана, который занимает ключевую позицию на этом пути и является основным перевалочным пунктом, связывающим Китай с Центральной Азией. Например, Алматы долгое время служил важным транзитным портом, через который осуществлялись торговые связи между Китаем и Западом. Центральноазиатские государства, в том числе и Казахстан, не только играют важную роль в совместном создании Экономического пояса Шелкового пути, но в то

же время в процессе участия они могут получить солидную прибыль и богатую отдачу. Выдвинутая Президентом Республики Казахстан Нурсултаном Назарбаевым новая экономическая программа «Нұрлы жол — Путь в будущее» по сути содержания тесно перекликается с концепцией «Экономический пояс Шелкового пути». Эта политика также включает в себя и другие приоритетные стратегии и цели, такие как улучшение инфраструктуры и возрождение экономики и др. В этом контексте между Китаем и Казахстаном сохраняются общие точки соприкосновения интересов. В декабре 2014 г., в ходе визита в Казахстан премьер-министра Госсовета КНР Ли Кэцяна, Китай и Казахстан заключили ряд сделок по сотрудничеству в отрасли производства, являющихся новой моделью взаимовыгодного сотрудничества, соответствующих интересам обеих сторон. Это касается десяти отраслей, таких как металлургия, машиностроение, переработка нефтепродукции, цветной металл, листовое стекло и др. Китайская сторона также готова к углублению сотрудничества в области железной дороги, энергетики, сельского хозяйства и т.д. В марте этого года, в ходе визита премьер-министра Казахстана Карима Масимова в Китай, стороны подписали 33 соглашения между различными предприятиями на общую сумму 23,6 млрд долл. Это является ранним успехом, который наглядно показывает стремительное развитие взаимовыгодного сотрудничества между Китаем и Казахстаном. Работает евразийская железная дорога, проходящая через два узла — Алашанькоу и Хоргос, уже открыто много маршрутов поездов, курсирующих из Алматы и центральных городов внутри Китая в сторону Европы. В феврале этого года первый регулярный рейс контейнерного поезда, отправившегося из китайского восточного приморского города Ляньюньган и всего за шесть дней успешно добравшегося до Алматы, означает, что для такой внутриконтинентальной страны, как Казахстан, появилась возможность

выхода к морю. Это также в очередной раз продемонстрировало особенно важную роль и неограниченный потенциал Казахстана, в том числе и Алматы, как евразийский транзитно-логистический центр и как мост, объединяющий Восток и Запад. Я уверен, что вслед с ускоренным продвижением инициативы о совместном создании Экономического пояса Шелкового пути этот древний путь приобретет новую жизненную силу и принесет реальные выгоды для стран, расположенных вдоль всего маршрута.

Китайская пословица гласит: 他山之石，可以攻玉, то есть «камень с другой горы годится для полировки яшмы», где образно выражена важность применения чужого мнения или опыта.

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР ШЕЛКОВОГО ПУТИ В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ РЕАЛИЙ

Султанов Б.К.

1. В настоящее время Китай по объему ВВП твердо вышел на второе место в мире после США. И не исключено, что в среднесрочной перспективе мы станем свидетелями глобального экономического лидерства Китая.

2. Реакция Вашингтона на превращение Китая в своего основного торгово-экономического конкурента была предсказуемой.

Вашингтон резко активизировал свои действия по созданию Транстихоокеанской зоны свободной торговли (Trans-Pacific Partnership — TPP) наряду с созданием Трансатлантической зоны свободной торговли (Transatlantic Trade and Investment Partnership — TTIP). Напомним, что на саммите ведущих экономических держав мира G-20 (Брисбен, 14—16 ноября 2014 г.) лидеры ЕС, США, ФРГ, Великобритании, Италии, Франции и Испании заявили о готовности разработать Соглашение между США и ЕС о Трансатлантическом торгово-инвестиционном партнерстве уже в 2015 г. Первый шаг в этом направлении был сделан 26 сентября 2014 г. в Оттаве, когда было подписано Соглашение о создании зоны свободной торговли между Европой и Канадой (Comprehensive Economic and Trade Agreement — CETA), которое может вступить в силу уже в 2016 г.

Учреждение Транстихоокеанской зоны свободной торговли было направлено на создание торгово-экономического блока в АТР без участия Китая — главного экономического конкурента США.

В случае если Вашингтону удастся добиться заключения указанных соглашений, то тогда будет установлено домини-

рование США сразу на двух направлениях — на азиатско-тихоокеанском и трансатлантическом. Вследствие этого, с одной стороны, США изолируют Китай от других стран АТР, с другой — Россию от Европейского Союза.

3. 13 февраля 2015 г. президент США Б. Обама в своем послании «О положении в стране — Стратегия национальной безопасности» заявил о решении осуществить *переконцентрацию* усилий США в направлении Азии и Тихоокеанского региона. Экономическое обоснование данного решения объясняется тем, что в Азии и АТР осуществляется более 40% мировой торговли. Кроме того, в предстоящие пять лет почти половину экономического роста за пределами США будет обеспечивать Азия [1].

Политика США в отношении Китая в указанной Стратегии сформулирована следующим образом:

1) конкуренция между двумя странами обязательно сохранится;

2) конкуренция с Китаем будет осуществляться Вашингтоном с позиции силы;

3) акцент в двусторонних отношениях будет сделан на соблюдении Пекином международных норм и правил в широком спектре — от безопасности на море до соблюдения прав человека;

4) Вашингтон не верит в неизбежность конфронтации с КНР, но будет внимательно следить за военной модернизацией Китая и за расширением его присутствия в Азии.

Политика в отношении Китая в данной Стратегии дополняется мероприятиями по укреплению военного присутствия США в АТР, а также мерами по изоляции КНР от других стран региона. В этих целях США будут совершенствовать альянсы с Японией, Южной Кореей, Австралией, Филиппинами и содействовать выполнению договорных обязательств перед ними, чтобы «они могли в полной мере отвечать на

региональные и глобальные вызовы». Планируется также и углубление двусторонних партнерских отношений с Вьетнамом, Индонезией, Малайзией и т.д.

Вашингтон определился и со своим главным врагом в сфере *кибербезопасности*. В Стратегии национальной безопасности США указывается, что американским правительством будут предприняты необходимые действия для защиты своих компаний и сетей от краж в виртуальном пространстве торговых тайн в целях коммерческой выгоды, «кто бы этим не занимался — частные игроки или *китайское государство*» [2].

4. На наш взгляд, действиями по нейтрализации стремительно усиливающегося конкурента в лице Китая США пытаются воспрепятствовать переходу *от однополярного к полицентричному мироустройству*.

Хотя еще Самюэль Хантингтон (1927—2008) в своей книге «Столкновение цивилизаций» в 90-х гг. XX в. охарактеризовал такую тенденцию следующим образом:

1) после окончания войны впервые в истории глобальная политика стала многополюсной и полицивилизационной;

2) относительное влияние Запада снижается; растет экономическая, военная и политическая мощь азиатских цивилизаций;

3) возникает мировой порядок, основанный на цивилизациях. Страны группируются вокруг ведущих или стержневых стран своих цивилизаций;

4) универсалистские претензии Запада все чаще приводят к конфликтам с другими цивилизациями, наиболее серьезным — с исламом и Китаем;

5) избежать глобальной войны цивилизаций можно лишь тогда, когда мировые лидеры примут полицивилизационный характер глобальной политики и станут сотрудничать для его поддержания [3].

Многие западные эксперты полагают: украинский кризис стал поворотным пунктом, который изменит геополитическую ситуацию в мире. Даже самые ярые сторонники жесткой внешней политики США, считает независимый американский обозреватель Майкл Пейн, будут вынуждены признать, что Вашингтон не может делать то, что ему вздумается, и контролировать все страны мира. Поэтому, полагает М. Пейн, дни американского доминирования сочтены и США больше не смогут бесконтрольно навязывать свою волю странам Европы и Евразии. В результате, резюмирует американский эксперт, угроза войны в целом исчезнет. Европа и даже Евразия станут более мирным регионом, в котором большинство стран будут поддерживать крепкие торговые связи с Россией и Китаем [4].

Аналогичную позицию занимают и китайские политики и эксперты. Так, посол КНР в Бельгии Ку Синь в интервью агентству «Синьхуа» заявил: «Время однополярного мира (которым США не сумели воспользоваться) ушло в прошлое, и сейчас мы являемся свидетелями многополярного, а точнее, трехполярного геостратегического мироустройства, так называемой большой тройки: США, России и Китая, о которой никто не решается говорить» [5].

5. Действия России и Китая по отстаиванию своих национальных интересов на мировой арене, в том числе и путем создания международных организаций без участия Запада (РИК, БРИКС, ШОС, ЕАЭС), встретили жесткое сопротивление со стороны США, которые пытаются любыми средствами удержать свое лидерство в мировой политике и экономике.

Так, президент США Б. Обама в своем послании «О положении в стране — Стратегия национальной безопасности» 13 февраля 2015 г. заявил, в частности, о том, что успешная стратегия обеспечения безопасности американского народа

и продвижения интересов нашей национальной безопасности должна начинаться с одной неоспоримой истины — Америка должна быть лидером. Вопрос заключается не в том, должна или нет Америка лидировать. Вопрос состоит в том, как мы должны лидировать. При этом, подчеркнул Б. Обама, глобальное лидерство Америки остается непреложным. Мы признаем свою исключительную роль и ответственность [6].

6. В этих условиях Китай принимает адекватные меры по защите своих национальных интересов. На наш взгляд, совсем неслучайным является заявление Председателя КНР Си Цзиньпина на IV саммите СВМДА (Шанхай, 21 мая 2014 г.) о том, что азиатские народы должны самостоятельно осуществлять все свои дела и разрешать проблемы, возникающие в Азии, а также поддерживать безопасность в регионе без участия внерегиональных акторов.

7. Кардинальным превентивным шагом по срыву планов изоляции Китая является концепция «Один пояс и один путь» и план действий по ее осуществлению, опубликованные в Пекине 21 марта 2015 г. Данная концепция состоит из двух трансконтинентальных проектов — сухопутного «Экономического пояса Шелкового пути», выдвинутого Председателем КНР Си Цзиньпином в сентябре 2013 г. в Астане, и «Морского Шелкового пути XXI века», объявленного Председателем КНР Си Цзиньпином на саммите АТЭС в октябре 2013 г. Проекты «Экономический коридор Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века» Си Цзиньпин назвал двумя крыльями процветания Азии.

Необходимо учитывать, что осуществление проекта «Морской Шелковый путь XXI века» противоречит интересам США и их союзников в АТР (Японии, Южной Кореи, Австралии, Филиппин) и поэтому с самого начала встретит сопротивление с их стороны. Следовательно, для Пекина в ближне- и среднесрочной перспективе приоритетным будет реализация

сухопутного проекта «Экономический пояс Шелкового пути», который стартует через территорию дружественных по отношению к Китаю государств — членов ШОС, в первую очередь Казахстана и России, которые рассматриваются в качестве евро-азиатского моста. Далее маршрут проследует через страны Восточной и Центральной Европы. Затем последуют два ответвления от основного маршрута:

а) Болгария, Румыния, Турция с выходом на Средиземно-море;

б) Иран, Ирак, Сирия с выходом на Персидский залив.

Предполагается, что Экономический пояс Шелкового пути пересечет 18 государств мира площадью в 50 млн км², на которой проживает около трех млрд человек.

8. Для финансирования концепции «Один пояс и один путь» создаются различные финансовые механизмы и институты, в том числе Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АИВ) с уставным капиталом в 50 млрд долл., Фонд Шелкового пути (уставной капитал — 40 млрд долл.). Пекин стал инициатором создания Нового банка развития БРИКС, нацеленного на осуществление инвестиций пяти стран в проекты инфраструктурного развития. Китай по-прежнему настаивает на создании Банка развития ШОС, ориентированного также на реализации проекта «Экономический пояс Шелкового пути».

К АИВ присоединилось 57 стран, включая Великобританию, Германию, Италию и Францию. Казахстан присоединился к этому банку одним из первых (в октябре 2014 г.), затем его примеру последовали другие страны региона — Узбекистан, Таджикистан и Кыргызстан, а также и постсоветские государства — Азербайджан, Грузия и Россия.

Поскольку Китай располагает 4 трлн долл., а потребности Азии в создании новой инфраструктуры составляют 1 трлн долл., то АИВ рассматривается зарубежными экспертами как

угроза нынешней мировой финансовой системе (Международный валютный фонд, Всемирный банк, Азиатский банк развития), контролируемой США. Поэтому США открыто препятствовали своим союзникам войти в учредители банка, но даже Великобритания не прислушалась к мнению Вашингтона. Исключение из стран — членов G-7 составила Япония.

9. Для Казахстана сотрудничество с *Китаем* имеет приоритетное значение по ряду причин. Президент Н.А. Назарбаев, выступая по итогам президентских выборов в Республике Казахстан в Астане 27 апреля сего года, подчеркнул, что основополагающим внешнеполитическим приоритетом для Казахстана являются отношения с соседними Россией и Китаем. При этом если с Россией взаимодействие осуществляется в рамках ЕАЭС, то с Китаем — в направлении возрождения Великого Шелкового пути [7].

Для информации, *товарооборот Казахстана* с Китаем в 2014 г. составил 25 млрд долл. С государствами — членами Европейского Союза товарооборот Казахстана в 2014 г. составил 53,07 млрд долл. (44,4% всего внешнего товарооборота РК), с Россией — 28 млрд долл. Это более 70% товарооборота Казахстана с зарубежными странами.

Структура *внешней торговли стран Центральной Азии* выглядит следующим образом: Китай — 29,6%; ЕС — 26,4%, Россия — 18,3%. Другие страны СНГ — 10%. На остальные государства мира приходится 15,7%.

При этом товарооборот Казахстана с Китаем в 2012 г. составил 61% от общего товарооборота стран Центральной Азии с Китаем (45,94 млрд долл. в 2012 г.).

10. Примечательно, что именно в Астане Председатель КНР Си Цзиньпин 7 сентября 2013 г. в своем докладе «Развитие народов ради прекрасного будущего» впервые изложил основные контуры стратегии «Экономический коридор Шелкового пути».

Китайский лидер, отметив, что Казахстан, находящийся на Великом Шелковом пути, вносит существенный вклад в контакты и взаимодействие между Востоком и Западом, Европой и Азией, подчеркнул, что Казахстан и Китай являются дружественными соседними странами, опирающимися на 2000-летнюю историю взаимодействия, обширную сферу совместных интересов и имеющих широкие перспективы для развития двусторонних контактов [8].

Си Цзиньпин обратил особое внимание на стремление Китая в отношениях со странами Центральной Азии к совместному процветанию и благосостоянию, опирающихся на принципы взаимного доверия, крепнущей дружбы и активизирующегося сотрудничества. По его словам, Китай:

а) решительно отказывается от вмешательства во внутренние дела стран Центральной Азии;

б) не стремится к лидерству при решении региональных вопросов;

в) не пытается включить в сферу своего влияния какой-либо регион [9].

Глава Китая в своем докладе выдвинул следующие предложения:

1) объединение совместных усилий в борьбе с сепаратизмом, терроризмом, экстремизмом, а также наркобизнесом и транснациональной преступностью;

2) укрепление взаимодействия между ШОС и Евразийским экономическим союзом, что создаст большее пространство для развития;

3) объединение усилий на основе инновационных методов взаимодействия будет способствовать постепенному формированию крупномасштабного регионального сотрудничества;

4) развитие дорожных коммуникаций, создание транспортного коридора «Тихий океан — Балтийское море», по-

степенное формирование транспортной сети, которая соединит Восточную, Западную и Южную Азию;

5) обеспечение бесперебойной торговли;

6) укрепление сферы денежного обращения, проведение расчетов в национальных валютах стран региона, повышение международной конкурентоспособности экономики региона [10].

Предложенная Си Цзиньпином стратегия «Экономический коридор Шелкового пути» встретила позитивный отклик в Казахстане.

Президент Н.А. Назарбаев на пресс-конференции в Астане 27 апреля текущего года по итогам президентских выборов в Республике Казахстан заявил, что Астана заинтересована в возрождении Великого Шелкового пути через свою территорию и позволит превратить Казахстан в транзитное государство. По словам Н.А. Назарбаева, казахстанская программа «Нұрлы жол — Путь в будущее» и китайская стратегия «Экономический коридор Шелкового пути» гармонично дополняют друг друга [11]. Поэтому в Казахстане с большим интересом ожидают визит Си Цзиньпина в Астану в начале мая, в рамках которого, возможно, будет обсуждена программа дальнейшего двустороннего сотрудничества, в том числе в духе программы «Нұрлы жол» и стратегии «Экономический коридор Шелкового пути».

11. Масштабы казахстанско-китайского экономического сотрудничества довольно впечатляющие. Так, во время визита Си Цзиньпина в Казахстан в сентябре 2013 г. было подписано 23 двусторонних документа на общую сумму свыше 35 млрд долл.

Во время визита в Астану 15 декабря 2014 г. премьер Госсовета КНР Ли Кэцян и глава правительства РК подписали еще 30 казахстанско-китайских соглашений на общую сумму 14 млрд долл. В ходе двусторонних правительственных рабочих кон-

тактов рассматривается уже более 70 двусторонних проектов. Сумма предполагаемых китайских инвестиций в казахстанскую экономику превышает более 25 млрд долл., которые будут направлены на осуществление совместных инфраструктурных проектов, строительство химико-промышленных предприятий, заводов по производству строительных материалов.

К 2015 г. Китай планирует довести товарооборот с Казахстаном до 40 млрд долл. (с 25 млрд долл. в 2014 г.).

За короткие сроки на территории нашей страны было закончено или завершается строительство нефтепровода «Запад Казахстана — Запад Китая», трех газопроводов (строительство четвертого начнется в ближайшем будущем), автомобильной дороги «Западный Китай — Западная Европа».

Сегодня в Казахстане действует больше тысячи казахстанско-китайских совместных предприятий, большинство из которых функционируют в нефтегазовой сфере. Китаю принадлежат доли в следующих предприятиях: «АктобеМунайГаз CNPC», «Северные Бузачи оперейтинг», «CNPC Ай Дан-Мунай», «ПетроКазахстан». Китай владеет нефтяными месторождениями в Мангыстауской, Актюбинской и Кызылординской областях, а также месторождением «Каражан-басмунай». Для строительства и обслуживания казахстанско-китайского нефтепровода и газопровода были созданы СП «Казахстанско-китайский трубопровод», «Казахстанско-китайский нефтепровод», казахстанско-китайская буровая компания «Великая стена». В области энергетики:

а) с участием китайской стороны была построена Мойнакская ГЭС на реке Чарын;

б) в атомной отрасли создано совместное ТОО «СемизбайУ»;

в) КМГ и китайская корпорация «Цинхуа» в 2014 г. договорились о реализации совместного проекта по комплексной переработке угля [12].

В дополнение к железнодорожному коридору «Восток — Запад» через территорию России был построен второй — из тихоокеанского порта Ляньюньган — через Синьцзян, Казахстан, Россию, Беларусь, Польшу и Германию, который Пекин планирует превратить в главную стальную артерию Экономического пояса Шелкового пути. Запущенный в мае 2014 г. в эксплуатацию казахстанско-китайский логистический центр в порту Ляньюньган открывает для Казахстана выход в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

Железнодорожная магистраль «Чунцин — Синьцзян — Европа» протяженностью 11 тыс. км, введенная в эксплуатацию в январе 2011 г., позволяет преодолеть расстояние до ЕС за 16 дней (до Польши — 14 дней, до России — 11 дней, до Казахстана — 6 дней). Это на 20 дней быстрее, чем по морскому пути, и на 80% дешевле авиаперевозок.

По мнению английской газеты “Economist”, доставка китайской продукции на европейские рынки — сначала до побережья, затем морем через полмира — требует до 60 суток. Это целая вечность для последних моделей iPad и других продуктов “fast fashion” (т.е. таких товаров, на которые мода меняется быстро). Планируется сократить время перевозки грузов от начального до конечного пункта этой дороги до 13 дней.

Созданные железнодорожные хабы в Алматы, Астане и Костаная позволяют увеличить в десятки раз число поездок по направлению Китай — Европа и в обратном направлении, считают китайские железнодорожники.

12. Казахстан будет первым зарубежным сухопутным отрезком Экономического коридора Шелкового пути. От того, как начнет функционировать начальная стадии проекта, как будут «стыковаться» юридически-правовые, нормативно-технические и т.п. вопросы, будет зависеть успех всего грандиозного сухопутного проекта. Дальше уже будет легче. По-

этому казахстанско-китайское сотрудничество приобретает особое значение.

Политика Китая, Казахстана и стран Центральной Азии будет сосредоточена на решении следующих стратегических задач:

- обеспечение «надежного тыла» для Китая в Центральной Азии;
- поставка на рынки Китая и стран Юго-Восточной Азии углеводородных и иных ресурсов региона;
- обеспечение безопасного режима для транспортно-коммуникационных маршрутов и нефтегазовых трубопроводов из стран региона в Китай;
- выход сухопутным путем в страны Европы, Ближнего и Среднего Востока.

Поэтому реализация проекта «Экономический коридор Шелкового пути» будет осуществляться в условиях нарастающего противостояния политике Запада в Центральной Азии.

В этой связи возрастает необходимость усиления координации действия Казахстана, Китая, России и стран Центральной Азии не только в двустороннем формате, но и в рамках международных и региональных организаций, в частности в ООН, ШОС и СВМДА.

На наш взгляд, перспективным может быть сотрудничество между Евразийским экономическим союзом и Экономическим коридором Шелкового пути. По словам генерального консула КНР в Алматы Чжан Вэя, указанные проекты не противоречат друг другу уже потому, что они устремлены в будущее [13].

Литература

1. Обама Б. О положении в стране — Стратегия национальной безопасности, “The White House”, Белый Дом, Вашингтон, США, 13.02.2015 // <http://www.golos-ameriki.ru>.
2. Там же.
3. Хантингтон, Самюэль. Столкновение цивилизаций. — М.: АСТ, 2014, пер. с англ. — С. 13—14.
4. СМИ: С Украины начинается закат эры доминирования США // <http://Russian.rt>. — 10.04.2015.
5. Халифе-Рахме. Китай поддерживает действия России на Украине! // <http://www.centrasia.ru>. — 06.03.2015.
6. Обама Б. Указ. соч.
7. Назарбаев Н.А. Выступление и ответы на пресс-конференции по итогам президентских выборов. Астана, 27 апреля 2015 г. // <http://www.akorda/kz>.
8. Си Цзиньпин. Китаю и Казахстану нужно создавать Экономический коридор Шелкового пути. Астана, 7 сентября 2013 г. // <http://russian.news.cn>. — 09.07.2013.
9. Там же.
10. Там же.
11. Назарбаев Н.А. Указ. соч.
12. Ивахникова Р. Казахстан вписывается в захватнические планы Китая. От предприятий до золотого юаня // <http://www.centrasia.ru>.
13. Чжан Вэй. «Пояс» для будущих чемпионов. Как понимать идею Си Цзиньпина // Аргументы и факты — Казахстан. — 2015. — №14.

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ КАЗАХСТАНА

Сыроежкин К.Л.

Инициатива создания «экономического пояса» на Шелковом пути была выдвинута Си Цзиньпином в сентябре 2013 г. в его выступлении в Назарбаев Университете.

С точки зрения Си Цзиньпина, формирование ЭПШП должно включать в себя несколько взаимосвязанных шагов:

1. Упрощение таможенных, визовых и иных процедур для облегчения деятельности предпринимателей (как государств региона, так и китайских) и расширения масштабов сотрудничества.

2. Создание транспортно-логистической инфраструктуры, обеспечивающей доставку китайских товаров на рынки Центральной Азии, России, государств Европы, Ближнего и Среднего Востока.

3. Увеличение объемов взаимной торговли.

4. Расширение объемов взаимной торговли в национальных валютах с перспективой превращения юаня в региональную валюту, которая будет способна потеснить позиции доллара и евро.

5. Расширение контактов в научно-технической, образовательной и гуманитарной сферах.

Почти полтора года ушло на экспертное обсуждение этих идей. 28 марта 2015 г. мировое экспертное сообщество наконец-то дождалось хоть какого-то обобщенного документа по вопросу реализации проекта «Один пояс — один путь». Государственный комитет по развитию и реформам, Министерство иностранных дел и Министерство коммерции опубликовали совместный документ под многообещающим названием «Видение перспектив и действия по продвиже-

нию совместного строительства Экономического пояса на Шелковом пути и Морского Шелкового пути XXI века» [1].

Хотя и в этом документе также отсутствует концептуальное видение проекта «Один пояс — один путь», тем не менее расставленные в нем акценты дают пищу для размышлений. Как подчеркивается в документе, «“Один пояс — один путь” — дорога, стимулирующая совместное развитие и реализацию взаимовыгодного сотрудничества, ведущего к общему процветанию, дорога к укреплению взаимопонимания и взаимной ответственности, укреплению взаимных обменов, мира и дружбы».

Определились китайские эксперты и с географией проекта. Ключевой пункт ЭПШП — свободное движение из Китая через Центральную Азию и Россию в Европу (Балтийское море); из Китая через Центральную и Западную Азию в Персидский залив и Средиземное море; из Китая в ЮВА, Южную Азию и Индийский океан. Другими словами, ЭПШП предполагает три направления.

Выступая в марте 2015 г. на Боаоском азиатском форуме, Си Цзиньпин еще раз уточнил свое понимание новых инициатив. «Создание “Одного пояса — одного пути” придерживается принципов общей торговли, общего строительства и взаимной выгоды, это — не замкнутая, а открытая и инклюзивная система; не система, в которой слышно лишь соло Китая, это — хор сопредельных государств. Создание “Одного пояса — одного пути” не предполагает замену имеющихся механизмов и инициатив региональной кооперации, это — продвижение стратегии развития сопредельных государств на принципах взаимной помощи и взаимной дополняемости на уже имеющейся базе» [2].

Другими словами, акцент по-прежнему делается на экономике, хотя первоначальная инициатива Си Цзиньпина, а также его последняя трактовка существенно шире только

экономики. Об этом же говорит и объединение всех инициатив в одну концепцию «Один пояс — один путь» и включение ее в пропагандистский арсенал МИД КНР с акцентом на новую политику в отношении сопредельных государств — очевидное свидетельство того, что именно это понятие можно рассматривать в качестве новой геополитической концепции КНР.

Однако, по непонятным причинам, на этом акцент не делается, а потому возникают различного рода вопросы.

Во-первых, остается непонятным, что же представляет собой проект «Один пояс — один путь» концептуально, каково его целеполагание? Является ли он чисто экономическим проектом или это все-таки новая геополитическая концепция?

Во-вторых, представляет ли он собой проект интеграции азиатского пространства под эгидой Китая или его главная цель — создание условий для более комфортного продвижения китайских товаров и услуг на мировые рынки?

В-третьих, как расшифровать заявленный Пекином принцип «общей выгоды» применительно к торгово-экономическим связям, которые пронизаны острой конкурентной борьбой?

В-четвертых, является ли заявленное в проекте культурно-гуманитарное сотрудничество «улицей с двусторонним движением» или оно предполагает распространение за рубежом китайских ценностей и китайской культуры в рамках концепции «мягкой силы»?

Наконец, если с интересами и выгодами Китая все более или менее понятно, то с интересами и выгодами других стран, через территории которых пройдут ЭПШП и МШП, ясности нет.

Именно по этим причинам, несмотря на одобрение проекта на политическом уровне и заявленную большинством

государств готовность участвовать в его практической реализации, большинство экспертов, в том числе и китайских [3], в своих оценках перспектив реализации проекта ЭПШП пока проявляют сдержанный оптимизм.

И хотя многое пока остается неясным, на мой взгляд, заявленное политическим руководством Казахстана желание участвовать в реализации проекта имеет основания.

Во-первых, думаю, мне не нужно доказывать тот факт, что, находясь в самом центре Евразии и гранича с «мировой фабрикой», Казахстан располагает огромным транзитным потенциалом. Вопрос в том, как он может быть наиболее эффективно использован. Хотя и здесь ответ вполне очевиден — Казахстан должен обладать соответствующей нормативной базой, высококлассными специалистами и, естественно, развитой логистической инфраструктурой, сетью автомобильных и железных дорог. Причем и то, и другое, и третье должны отвечать мировым стандартам.

Поскольку все эти проекты требуют значительных финансовых ресурсов, решать эту проблему возможно только в кооперации с заинтересованными инвесторами. Большой плюс ЭПШП заключается в том, что деньги на реализацию проекта Китай уже нашел. Главным практическим подкреплением всех последних инициатив Китая стали предложения о создании Азиатского банка инфраструктурных инвестиций с уставным капиталом 100 млрд долл. и Фонда Шелкового пути с инвестиционным пакетом в 40 млрд долл. Другими словами, Китай готов оплачивать свои интеграционные инициативы, а это, согласитесь, немало.

Во-вторых, заявленные цели ЭПШП связаны не только с базовой для Китая задачей — его превращения в мировую торговую державу, но и отвечают базовой для Казахстана задаче — развитию его транспортно-логистического потенциала. Реализация ЭПШП может поспособствовать решению этой задачи.

В-третьих, как я уже говорил, проект ЭПШП намного шире, нежели просто дорожное строительство. Он предполагает расширение сотрудничества в несырьевых отраслях экономики. Кстати говоря, именно на этом сделал акцент Си Цзиньпин, презентуя свою концепцию формирования «экономического пояса» на Шелковом пути.

Главная задача, заявляемая этим проектом, — «открыть зеленый свет» на политическом и юридическом уровне для слияния региональных экономик.

В-четвертых, увеличение объемов торговли в национальных валютах. Сегодня в Казахстане поставлена задача снижения зависимости экономики от доллара. Увеличение объемов взаимной торговли в национальных валютах — существенный шаг на этом направлении.

Еще одно направление, которое также может поспособствовать расширению сотрудничества между Казахстаном и Китаем в рамках реализации ЭПШП — крупные водные и экологические проекты, необходимость в которых ощущается как в Китае, так и в Центральноазиатском регионе. Кроме того, именно в области экологии открываются перспективы для создания механизма научно-технического сотрудничества и внедрения научно-технических достижений в производство.

Здесь же в качестве отдельного направления можно говорить и о практической реализации идеи создания «Энергетического клуба», а в перспективе — формирования единого энергетического пространства в Азиатском регионе.

Очень актуальное направление, связанное с развитием транспортно-логистического потенциала Казахстана, — совместные проекты, обеспечивающие продовольственную безопасность. Для реализации этих проектов есть и соответствующие природные условия, и наработанная научная база. Сегодня эта тема сверхактуальна. Более того, именно в

области сельскохозяйственного производства и переработки сельхозпродукции государства Центральной Азии могут реализовать задачу развития реального и конкурентоспособного сектора экономики.

Наконец, заслуживает внимания развитие сотрудничества между отдельными регионами КНР и Республики Казахстан. Это — новация в отношениях Китая с государствами Центральной Азии. До настоящего времени такого рода контакты, хотя и имели место быть (например, между Или-Казахской автономной областью СУАР КНР, Восточно-Казахстанской и Алматинской областями РК), в реальные проекты не оформились. Межрегиональное сотрудничество, главным образом, осуществлялось между РК и СУАР КНР.

По-видимому, имеет смысл расширить эти контакты. Тем более, как показывает опыт ВКО, они не только перспективны с экономической точки зрения, но и в плане лучшего понимания друг друга.

Проблема заключается лишь в одном — при реализации всех этих проектов в первую очередь необходим учет национальных интересов Казахстана. По каждому из них должны быть проведены не только полноценные ТЭО, но и маркетинговые исследования, учитывающие потребности и возможности казахстанской экономики, а также те риски, которые могут возникнуть в процессе реализации проектов.

Не менее существенным представляется и такой фактор, как создание условий для того, чтобы два проекта — ЭПШП и ЕАЭС выступали не в качестве конкурирующих, а дополняли бы друг друга. Если этот вопрос удастся решить, то перспектива реализации и того, и другого проекта будет иметь место. Если нет, то они неизбежно будут оказывать давление друг на друга.

Литература

1. Туйдун гунцзянь сичжоу чжи лу цзинци дай хэ 21 шицие хайщан сичжоу чжи лу ды яньцин юй синдун (Видение перспектив и действия по продвижению совместного строительства Экономического пояса на Шелковом пути и Морского Шелкового пути XXI века) // Агентство «Синьхуа». — 2015, 28 марта // <http://news.xinhuanet.com>.
2. Си Цзиньпин. Майсян минюнь гунунти кайчуан Ячжоу синь взйлай (Двигаясь к сообществу единой судьбы, формировать новое будущее Азии. Выступление Си Цзиньпина на ежегодном Боаоском азиатском форуме 28 марта 2015 г.) // Жэньминь жибао. — 2015, 29 марта.
3. Сичжоу чжи лу цзинци дай фачжань баогао. 2014 (Доклад о развитии экономического пояса на Шелковом пути. Под ред. Ма Лили, Жэнь Баопин). — Пекин: Чжунго цзинци чубаньшэ, 2014, сентябрь. — С. 82—83.

ПРОБЛЕМЫ СОВМЕСТИМОСТИ ФОРМАТОВ ЕАЭС И ИНИЦИАТИВЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Амребаев А.М.

В первую очередь необходимо обратить внимание на усложняющуюся конфигурацию региональной политики, связанную с новым форматированием. Если прежде Казахстану приходилось выстраивать многовекторную политику в упрощенном двустороннем режиме, то сейчас нам приходится иметь дело с интегрированными системами. И здесь наиболее актуальной проблемой становится согласование многосторонних интересов, представленных, например, в таких интегрированных форматах, как Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП).

Эти два проекта различаются по ряду параметров. В частности, Евразийский экономический союз является институционально оформленным проектом, закрепленным соответствующим договором и организационными структурами, обеспечивающими его реализацию, такими как Евразийская экономическая комиссия и Саммит глав — государств ЕАЭС. То есть членство в этом Союзе налагает на участников определенные правовые обязательства и ограничение суверенитета стран в пользу общих интересов стран-участников. Несмотря на то, что Казахстан отстаивает исключительно экономический формат Союза, тем не менее со стороны других участников с завидным постоянством предлагаются все новые и новые формы взаимной зависимости, вторгающиеся в область политических интересов стран. Таковы, к примеру, идеи общего Евразийского парламента, Валютной интеграции и пр. ЕАЭС фокусируется, главным образом, на интегра-

цию постсоветского пространства, что дает повод заявлять нашим зарубежным партнерам о возрождении «Советской модели интеграции» с доминирующим влиянием России. Таким образом, очевидно неидентифицированное понимание цели и смысла ЕАЭС всеми участниками. Это создает потенциальные «вызовы», способные дезинтегрировать созданное объединение. Периодически мы видим жесткую критику формата ЕАЭС со стороны белорусского лидера. Поэтому можно сказать, что проект ЕАЭС находится в состоянии самоопределения и институциональной неустойчивости.

В отличие от ЕАЭС, Экономический пояс Шелкового пути — это изначально неинституциональный, а функциональный проект. Взаимодействие между участниками не предполагает создание какой-либо организационной формы в виде каких-либо союзов, а представляет собой свободный бизнес-проект с широким участием. Он имеет главную задачу усилить функциональную силу и значимость участников проекта, правда, с разной степенью влияния. Китай как локомотив современного регионального и, пожалуй, глобального экономического развития представляет собой некий центр, от которого направляются лучи развития на Запад в виде Экономического пояса Шелкового пути и на Восток в образе Морского Шелкового пути. Это своеобразная китайская модель экономической глобализации. Она строится на заинтересованности участвующих стран в собственном развитии с учетом построения актуальных «экономических коридоров» между активными центрами экономического развития. Такими центрами в Экономическом поясе Шелкового пути представляются экономики Китая и Евросоюза, чье будущее все более и более взаимосвязано и отвечает их жизненно важным интересам. Таким образом, главной задачей проекта является установление эффективного взаимодействия между этими двумя центрами — высокотехнологичного, инновационного

и состоятельного рынка Евросоюза, с одной стороны, и динамично развивающейся экономики Китая, накопившей значительные финансовые ресурсы и представляющей сегодня авангард глобального экономического развития — с другой. Остальные потенциальные участники проекта в этом транспортном коридоре сами должны определить свое место либо в качестве базового центра, либо транзитной зоны предлагаемого экономического коридора.

Задача ЕАЭС не столь глобальна, а сосредоточена на сохранении и развитии в ограниченном режиме рынка в 170 миллионов человек со сходными уровнями экономического развития и социальными стандартами, сориентированными на реализацию «4 свобод», — свободного перемещения капиталов, рабочей силы, товаров и услуг. Формат ЕАЭС нацелен на тесную интеграцию неразвитых экономических систем постсоветских государств, с целью совместного развития и выхода на мировые рынки в качестве целостного субъекта. При этом потенциал развития весьма ограничен с точки зрения глобальной перспективы, поскольку опирается на слабо развитую финансовую и транспортную инфраструктуру, ориентацию экономик, главным образом, на торговлю на мировом рынке природными ресурсами. В условиях экономических санкций в отношении России со стороны Запада, формат ЕАЭС существенно сужает поле для внешнеполитического и внешнеэкономического маневра для других участников Союза, представляя собой депрессивную модель взаимодействия в режиме «осажденной крепости», противостоящей Бреттон-Вудской модели финансовой глобализации.

Экономический пояс Шелкового пути представлен Китаем, который, несмотря на определенные идеологические споры с Западом, тем не менее, состоялся благодаря Западу в качестве динамично развивающейся экономики и олицетворяет собой успешную модель экономической глобализа-

ции, построенной на принципах ВТО и принятии доллара в качестве основной резервной валюты в международных торговых операциях. Несмотря на идеологическое оппонирование, Запад является главным торгово-экономическим партнером Китая и, соответственно, залогом его процветания. Даже создание Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) представляет собой не альтернативу Азиатского банка развития, как интерпретируют некоторые эксперты, а стремление, во-первых, сфокусировать внимание международных финансовых институтов на возросшие финансовые возможности Китая и, следовательно, справедливое требование им «своей доли» в мировом распределении богатств и, во-вторых, сориентировать финансовые потоки в нужном для Китая направлении, например, налаживание эффективных транспортно-логистических коридоров со значимым участием Китая. Как показали события последнего времени, западные страны приняли активное участие в создании данного банка, тогда как Россия долго раздумывала, просчитывая собственные геополитические выгоды.

Если формат ЕАЭС настаивает на скоординированности общей экономической политики государств в рамках союза, то ЭПШП предоставляет возможность для выбора и отстаивания собственной экономической стратегии странами-участниками, не покушаясь на экономический и политический суверенитет, по крайней мере, не проявляемый Китаем в явном виде. В этом отношении концептуальная открытость участия стран в проекте «Экономический пояс Шелкового пути» предоставляет возможность для обнаружения государствами собственной «ниши» в Экономическом коридоре.

Казахстан искренне заинтересован в расширении сотрудничества между странами на всем евро-азиатском пространстве по целому ряду причин. Среди них одним из главных является геополитический аспект. Казахстан находится в

самом сердце континента и является естественным мостом для взаимодействия между Западом и Востоком, Севером и Югом. Причем эти векторы обладают разным и одновременно взаимодополняющим потенциалом развития. Например, Западная Европа является крупнейшим и состоятельным мировым рынком потребления, тогда как Азия обладает значительными производственными возможностями и т.д. Кроме того, Казахстан представляется континентальной страной, “landlock country” и в этом плане заинтересован в выходе к мировым морским транспортным путям через территорию стран-соседей. Также Казахстан, находясь между двумя влиятельными геополитическими центрами современного мира (Россией и Китаем), естественным образом находится в эпицентре их влияния, и ему необходимо все время соизмерять свой внешнеполитический и внешнеэкономический выбор с их интересами. В этом плане наша страна стремится использовать синергию этого серьезного разностороннего влияния в интересах собственного и регионального развития, совмещая разноплановые импульсы и предлагаемые проекты.

Как известно, Казахстан объявил о своем участии в проекте «Экономический пояс Шелкового пути», инициированном Председателем КНР Си Цзиньпином. С точки зрения Казахстана, во-первых, этот проект открывает возможности раскрытия транспортно-логистического потенциала страны; во-вторых, как перспективному члену ВТО Казахстану в определенной степени открывается достаточно емкий рынок потребления Китая, который может стать локомотивом роста экономики Казахстана; в-третьих, Казахстан получает динамичный экономический коридор между Востоком и Западом, что может стать источником трансферта передовых технологий и крупных инвестиций в экономику страны.

Однако все эти возможности при реальном рассмотрении сталкиваются с различными факторами, затрудняющими их

использование как внешнего, так и внутреннего характера. К проблемам внешнего плана можно отнести наличие воздействия стран — конкурентов Китая, не заинтересованных в активном вовлечении Казахстана в процессы участия в Экономическом поясе Шелкового пути в той или иной степени. И Россия, и США, и мусульманский мир, представленный различными исламскими странами и организациями, имеют собственные «виды» на Казахстан и пытаются вовлечь страну в орбиту собственного влияния и сотрудничества. Как известно, Казахстан, проводя многовекторную внешнюю политику, стремится сбалансировать влияние всех внешних факторов на экономику страны. Практика показывает, что устойчивое развитие нашего государства возможно лишь при равноценном внешнем воздействии, когда каждый вектор уравнивает значение другого направления. Долгое время нахождение Казахстана в фарватере советского и российского экономического протектората создало весьма неустойчивую экономическую конструкцию, односторонне направленную на Россию. Это было в условиях царской России, когда Казахстан был ресурсной колонией империи. Такая односторонняя направленность экономики Казахстана даже усугубилась в условиях Советского Союза, когда в республике развивались, главным образом, добывающие отрасли промышленности, завязанные на индустриальных предприятиях Центральной России. Мотив сохранения хозяйственных и торгово-экономических отношений движет Казахстаном в настоящее время в проекте Евразийского экономического союза. Стратегической задачей для Казахстана сейчас является стремление уйти от сырьевой направленности экономики, реализуя программу индустриально-инновационного развития и высокотехнологичного агросектора с развитой транспортно-логистической инфраструктурой. Две последние задачи напрямую соответствуют цели участия в

Экономическом поясе Шелкового пути. Это стремление модернизировать транспортно-логистическую систему Казахстана с выходом на мировые рынки и диверсификация экономики, предполагающая, наряду с энергетическим сектором, развитие эффективного агросектора, способного к экспорту продовольственной продукции на ближайшие рынки, и прежде всего на китайский рынок.

В принципе Евразийский экономический союз и проект «Экономический пояс Шелкового пути» не противоречат друг другу напрямую с точки зрения интересов Казахстана и вполне могут быть совместимы. Напротив, согласованность позиций России и Китая по Центральной Азии может благотворно сказаться на нашей стране и ее возможностях по налаживанию равноправного экономического сотрудничества и сохранения системной устойчивости. Поставки энергетических ресурсов в Китай со стороны России и Казахстана, несмотря на конкуренцию, вполне могут быть согласованы между странами, находящимися в едином экономическом союзе. При этом элемент конкуренции между национальными компаниями даже может стимулировать эффективность и ценовую оптимальность энергопоставок в Китай. Рынок продовольствия в Китае достаточно емкий и вполне способен «переварить» поставщиков и из России, и из Казахстана. В отношении же налаживания транспортно-логистических магистралей в Западную Европу из Китая через территорию Казахстана и России на сегодня хоть и имеет определенные политические и организационные сложности, тем не менее не вызывает прямого сопротивления со стороны России и вполне вписывается в нынешнюю стратегию «разворота на Восток». В условиях санкций и конфронтации с Западом, Экономический пояс Шелкового пути является проектом, позволяющим прорвать «экономическую блокаду», построив отношения с другими странами, в том числе и с западными

ми, на прагматичной основе. Вопрос же конкуренции России и Китая в регионе Центральной Азии в настоящий момент может быть отложен как неактуальный в связи с наличием «внешнего раздражителя» в виде США. Для Китая сегодня очень важно стабилизировать свой «западный фронт» в направлении Центральной Азии в качестве стабильной ресурсной и транзитной сухопутной зоны при участии комплементарных к нему стран. Поэтому стратегическое партнерство с Россией и Казахстаном как нельзя лучше отвечает духу и смыслу Экономического пояса Шелкового пути.

Вместе с тем идеи формирования альтернативной Бреттон-Вудскому соглашению финансовой системы, создание единой валютной системы, дедолларизация не отвечают китайским интересам гармонизации мировой финансовой архитектуры, на которой, собственно говоря, и строится экономическое благополучие Китая сегодня. Поэтому дальнейшее развитие проекта ЕАЭС в сложившихся условиях потребует учета интересов Китая, намеренного теперь активно «играть» на евразийском поле, и, соответственно, процесс гармонизации форматов Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути является актуальной повесткой дня для всех участников проектов. Позицию Казахстана можно охарактеризовать известными словами «отца китайских реформ» Дэн Сяопина: «Не важно, какого цвета кошка, важно, чтобы она ловила мышей», имея в виду прагматичные национальные интересы нашей страны.

СОЗДАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КОРИДОРА ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ПРИОРИТЕТЫ И ПРОБЛЕМЫ КАЗАХСТАНСКОГО УЧАСТИЯ

Мухамеджанова Д.Ш.

Для определения приоритетов и проблем казахстанского участия в проекте «Экономический коридор (пояс) Шелкового пути» (ЭКШП) необходимо обозначить ряд ключевых, на наш взгляд, аспектов этого проекта:

- во-первых, наличие концепции. Идея Экономического коридора Шелкового пути, проходящего через страны ЦА, озвученная в Астане в 2013 г., положила начало глобальному проекту, реализуемому в рамках единой концепции «Один пояс — один путь», принятой руководством КНР в 2014 г.;

- во-вторых, масштабы проекта. В рамках концепции объединены два взаимосвязанных проекта: создание «Экономического пояса Шелкового пути» и создание «Морского Шелкового пути XXI века», формирующих единый Евразийский экономический (пояс) коридор*;

- в-третьих, объективная необходимость появления проекта. Возможность реализации проекта Евразийского экономического коридора Шелкового пути стала следствием изменения соотношения геополитических и геоэкономических потенциалов развитого Запада и развивающегося Востока, в частности:

* В 2013 г. во время визита в Казахстан и Индонезию Председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул инициативы о совместном формировании Экономического пояса Шелкового пути (Сиань — Урумчи — Центральная Азия — Ближний Восток и Европа) и Морского Шелкового пути XXI века (юго-восточные провинции Китая — Малаккский пролив, Африканский Рог — Красное и Средиземное моря). На проходящей 3-й сессии Всекитайского собрания народных представителей (ВСНП) 12-го созыва министр иностранных дел КНР Ван И заявил, что строительство Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути 21-го века («Один пояс — один путь») будет главным приоритетом китайской дипломатии в 2015 г.

- снижения динамики развития экономик Европы и западного полушария;
- роста экономического веса и активности стран Азиатского региона;
- изменения направлений торговых и финансовых потоков между Азией и Европой;
- концентрации инвестиционного и торгового капитала в развивающейся Азии;
- глобального демографического и ресурсного преимущества развивающихся экономик Евразии;
 - в-четвертых, глобальное значение проекта Евразийского экономического коридора, обусловленное его влиянием на:
 - обеспечение динамики роста мировой экономики;
 - сокращение дисбаланса между ресурсным потенциалом и уровнем его использования в странах развитого и развивающегося мира;
 - снижение глобальных экологических рисков;
 - решение проблем народонаселения и демографических дисбалансов;
 - сближение уровней экономического развития в странах Азии и Евразии.

Главными особенностями проекта, за исключением его глобальных масштабов и перспектив, являются следующие:

- во-первых, это китайский вариант построения международных отношений нового типа в Евразии и мире;
- во-вторых, это не интеграционный проект, а концепция развития экономического сотрудничества путем создания сети партнерских отношений на принципах уважения суверенитета, исключительно мирного сотрудничества и инклюзивности [1];
 - в-третьих, страны, заинтересованные в китайском проекте, имеют не только разный уровень и характер уча-

ствия в создании Евразийского экономического коридора, но и разные цели и задачи;

- в-четвертых, это наличие альтернативных проектов Шелкового пути, в том числе у нерегиональных акторов, в частности США*.

Ключевыми субъектами проекта Евразийского экономического коридора Шелкового пути, формирующими геополитику и геоэкономику в Евразии и влияющими на экономику Центральной Азии и СНГ, на современном этапе являются, на наш взгляд, Китай, Россия и Казахстан, которые создают принципиально важные евразийские геополитические и экономические оси:

- Китай занимает господствующее положение в так называемом Южном осевом регионе Евразийского континента [2];

- Россия — в Северном регионе Евразии [3];

- Казахстан, по нашему мнению, является ключевым субъектом центральной (центральноазиатской) оси, расположенной между Севером и Югом, Востоком и Западом, что повышает его региональный статус до глобального уровня. То есть Казахстан становится основным звеном не только в проекте создания сухопутного Центральноазиатского, но и Евразийского экономического коридора в целом.

Таким образом, участие Казахстана в реализации концепции «Один пояс — один путь» повышает его региональный статус до глобального уровня.

В этой связи создание Евразийского экономического коридора следует рассматривать в качестве глобального приоритета стратегии Республики Казахстан, связанного с превращением республики в «крупнейший деловой и транзит-

* Кардинальная реконфигурация евразийской и геоэкономической карт путем стратегического объединения евразийского (Транссиб и Шелковый путь) континентального пространства рассматривается экспертами в качестве реального механизма противостояния американской стратегии «Петля Анаконды».

ный хаб Центральноазиатского региона, своеобразный мост между Европой и Азией»*.

Такой подход требует корректировки задач внешней и внутренней экономической политики Казахстана с учетом этой глобальной цели. Поэтому республике предстоит:

- на глобальном уровне — в рамках ШОС и СВМДА обеспечить общие подходы экономической безопасности Евразийского экономического коридора, прежде всего с РФ и КНР;

- на региональном уровне — разработать совместно с РФ в рамках транспортной политики ЕАЭС транспортно-логистическую стратегию создания и использования сухопутных евразийских коридоров: транссибирской магистрали и трансконтинентального Шелкового пути из Западного Китая в Западную Европу;

- на субрегиональном уровне — сформировать совместно со странами ЦА вдоль Экономического коридора Шелкового пути транспортно-логистическую инфраструктуру, кластеры, городские агломерации с целью активизации внутреннего центральноазиатского товарного рынка;

- на локальном уровне — в рамках Стратегии-2050 обеспечить координацию международных проектов транспортных коридоров с участием РК с программами ФИИР и «Нұрлы жол — Путь в будущее» и согласование целей, ресурсов, контроля и других вопросов**.

В настоящее время в Казахстане уже создана сеть транзитных маршрутов по трем приоритетным направлениям:

* О начале проекта «Новый Шелковый путь» было объявлено на 25-м заседании Совета иностранных инвесторов в 2012 г. в Астане. Конкурентные преимущества проекта: выгодное географическое положение; постоянный рост грузопотоков; прямой доступ к рынкам стран Таможенного союза; благоприятный инвестиционный климат.

** Казахстан в 2014 г. выделил более 2,5 млрд долл., а в период с 2015-го по 2017 г. ежегодно будет выделяться по 3 млрд долл. из Национального фонда на развитие транспортно-логистической инфраструктуры. До 2020 г. планируется инвестировать в развитие транспортной отрасли за счет различных источников финансирования более 20 млрд долл.

Россия — страны Европы и Азии; Китай, Япония и государства Юго-Восточной Азии; страны Центральной Азии, Закавказья, Черного моря и Персидского залива, Турция.

В рамках данных направлений по территории страны проходят пять международных транспортных коридоров: Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ); Южный коридор ТАЖМ; Центральный коридор*; Север — Юг (Санкт-Петербург — Актау — Амирабад — Бендер — Аббас); ТРАСЕКА (Ляньюньган — Достык — Актау — Баку — Потти — Стамбул). В свою очередь, внутри республики эти коридоры делятся на шесть железнодорожных и шесть автомобильных транспортных коридоров.

Специфика участия Казахстана в проекте создания Экономического коридора Шелкового пути заключается, на наш взгляд, в формировании его центральноазиатской оси и решении двух глобальных стратегических задач:

- во-первых, обеспечения эффективного транзита грузов вдоль центральноазиатской оси единого Евразийского экономического коридора Шелкового пути и превращения РК в крупнейший деловой и транзитный хаб Центральноазиатского региона;
- во-вторых, сохранения за РК статуса центра интеграционного экономического притяжения для стран ЦА и создания региональной центральноазиатской социально-экономической системы, интегрированной в пространство Евразийской экономической интеграции.

Первая задача предполагает решение проблем координации интересов основных глобальных субъектов, заинтересованных в экономике ЦА и проектах создания Шелкового пути в регионе (РФ, КНР, ЕС, США).

* Первые три коридора используются грузоотправителями и перевозчиками Казахстана, России, Китая и Германии.

Решение второй задачи связано с проблемами координации интересов стран региона ЦА, участвующих в ЕАЭС, ЗСТ СНГ с целью стимулирования внутрирегиональных торгово-экономических отношений и участия стран ЦА в проекте Евразийской экономической интеграции.

Несовпадение или противостояние интересов участников Евразийского экономического коридора в вопросах формирования центральноазиатской оси и региональной социально-экономической системы ЦА затрудняет их решение и противоречит интересам РК.

На современном этапе в регионе ЦА пересекаются интересы всех участников проекта «Экономический коридор (пояс) Шелкового пути», которые не всегда совпадают между собой. Так, например:

- интересы РФ не совпадают с интересами ЕС и США в проекте ТРАСЕКА*;
- интересам КНР в проекте ЭКШП противостоят интересы США в американском проекте Шелкового пути для ЦА и Южной Азии;
- не совпадают внешнеторговые приоритеты РК и других стран ЦА в отношении развития европейского и азиатского векторов;
- интересы КНР и РФ пересекаются в проектах создания ЭКШП и Евразийской экономической интеграции. При этом преимущество КНР по степени, характеру и возможностям экономического влияния на страны региона растет. Более того, на наш взгляд, включение РФ в географию Евразийского экономического коридора еще больше усилило влияние КНР в ЦА, так как России предстоит переориенти-

* Проект ТРАСЕКА (Transport Corridor Europe — Caucasus — Asia) не предполагал участия России, также в его состав не входят коммуникации КНР и других восточноазиатских государств. Идея реализации проекта впервые была озвучена на конференции в Брюсселе в мае 1993 г. при участии Азербайджана, Грузии, Армении, Казахстана, Туркменистана, Узбекистана, Кыргызстана и Таджикистана.

ровать ресурсы на развитие инфраструктуры северной оси Евразийского коридора*.

Несмотря на проблемы несовпадения экономических проектов и интересов стран вдоль Шелкового пути, встраивание Казахстана в проект ЭКШП в качестве транспортно-логистического хаба и ключевого элемента центральноазиатской оси расширяет возможности страны в решении этих проблем путем:

- участия в распределении евро-азиатских товарных потоков с использованием имеющихся транспортных коридоров и крупных инфраструктурных проектов, реализуемых в республике**;
- контроля над центральноазиатским экономическим маршрутом с целью снижения логистических издержек и привлечения в регион инвестиций;
- влияния на процессы регионализации ЦА и увеличения внутрирегионального товарооборота;
- углубления экономического сотрудничества в форматах ШОС, СВМДА, БРИКС;
- расширения аспектов участия стран ЦА в проекте Евразийской экономической интеграции путем формирования

* КНР формирует новую сеть международного партнерства с РФ: в 2014 г. в Шанхае было подписано совместное заявление о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия. В программу ЭКШП было предложено интегрировать крупные проекты инвестиционного взаимодействия, в частности, подписанную в 2009 г. программу совместного развития Восточной Сибири, Дальнего Востока РФ и северо-восточных регионов Китая. Предполагается создание совершенно новых российско-китайских проектов (ЗСТ в Шэньси) и включение в стратегию ЭКШП Плана взаимодействия в нефтегазовой сфере с Россией и странами Центральной Азии, разработанного китайским Центром стратегических исследований в нефтегазовой отрасли.

** Автомобильный коридор Западная Европа — Западный Китай; железнодорожная линия Жезказган — Бейнеу; порт Актау; реабилитация участков дорог Актау — Бейнеу, Жетыбай — Жанаозен — граница Туркменистана, Бейнеу — Акжигит — граница Узбекистана; железнодорожные линии Жетыген — Коргас, Узень — граница Туркменистана; Казахстанско-Иранский коридор; терминальная инфраструктура в порту Ляньюньган; «Электронный поезд», проект «Трасека» и «Silk Wind» через Каспийское море; СЭЗ «Хоргос — Восточные Ворота» и т.д.

центральноазиатской транспортно-логистической системы (ТЛС) и ее объединения с ТЛС ЕАЭС*.

Кроме того, ЭКШП расширяет возможности участия Казахстана в формировании новой системы глобального управления с участием развивающихся экономик Азии.

Геоэкономические перспективы проекта связаны с:

- ролью КНР в мировой экономике и формировании новой системы общеазиатской экономической безопасности [4];
- созданием нового мирового финансового института, не контролируемого США** (Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, АИВ)***;
- экономическими масштабами проекта «Один пояс — один путь»****;
- экономическими границами Евразийского экономического коридора Шелкового пути.

Литература

1. Ван И. Итоги 2014: успешный год для китайской дипломатии (газета «Хуаньцю шибао», Китай) // <http://inosmi.ru>.
2. Романов М.Т. Евразийские трансконтинентальные оси и их «восточные экономические плацдармы» // Гуманитарный вектор. — 2014. — №2 (38). Гуманитарная география // <http://cyberleninka.ru>.
3. Там же.
4. Речь Си Цзиньпина на 4-м саммите СВМДА в Шанхае в 2014 г.

* Роль ТЛС ЕАЭС возрастает на фоне роста объемов транзитного грузопотока через Казахстан и Россию. Согласно прогнозным оценкам, к 2020 г. объемы перевозок грузов между Китаем и Европой превысят 170 млн т, а объем транзитного грузопотока через Казахстан должен возрасти в 2 раза и приблизиться к 50 млн т в год.

** Доля США во ВБ составляет 16,42%, а КНР — 4,91%, аналогичная ситуация с доминированием США и в АБР.

*** Уставной капитал банка составит 100 млрд долл. Предполагается финансирование социально-экономических проектов региона в области энергетики, транспорта, логистики, городской и сельской инфраструктуры. Более 30 стран пожелали участвовать в проекте его создания, в том числе Великобритания, Австралия, Южная Корея и Тайвань.

**** Предположительно, суммарные вложения в проект составят 22,1 трлн долл.

ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ: ПЕРИФЕРИЯ В ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССАХ

Бурнашев Р.Р.

Идея соотношения Центра и Периферии в системе международных отношений — достаточно распространенная в рамках теоретических разработок геополитического характера. Так, например, она фигурирует в качестве ключевой концепции у Х. Макиндера [1]. Вопрос Центра и Периферии международных отношений имеет и практическое значение. Как отмечает Ф. Старр, «если регион не является самостоятельным центром, если лежащие в основе реалии неразрывно вовлекают его в периферийные отношения с одной или более внешними державами, то региональные государства неизбежно будут рассматриваться как объекты политики других стран, а не как самостоятельные субъекты» [2]. Как отмечает Б. Коппитерс [3], можно выделить, как минимум, пять значений концепции Периферии в исследованиях международных отношений:

- периферия в интеграционных процессах;
- периферия как объект доминирования и эксплуатации со стороны центра;
- периферия как зона делимитации;
- периферия как зона, используемая для оказания влияния на регион;
- периферия как характеристика специфических форм безразличия.

В данной статье будет рассмотрено первое выделенное Б. Коппитерсом значение Периферии — ее место и функции в интеграционных процессах.

Согласно Б. Коппитерсу, одно из значений концепции Периферии отражает особенность интеграционных процессов, реализующихся по модели «центр — периферия», в соответствии с которой интеграция предстает как результат процесса, который начинается с Центра (настоящие участники интеграционного процесса) и постепенно захватывает Периферию (потенциальные будущие участники). Как отмечает Б. Коппитерс [3], модель европейского объединения в формате «центр — периферия» предназначалась для разрешения противоречия между реальным процессом европейской интеграции, охватывающим меньшинство европейских наций, и идеалом европейского объединения, охватывающим весь континент. Одновременно она являлась частью дискуссий о европейской идентичности, так как предполагала, что все европейские страны рано или поздно войдут в сообщество стран, защищающих европейские ценности и интересы общей безопасности [4].

Такая модель характерна также для процессов формирования европейских режимов безопасности — как в рамках СБСЕ-Европы, так и в формате НАТО.

СБСЕ-Европа — проект создания европейской системы безопасности в рамках Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе (СБСЕ) [с 1995 г. — Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ)], НАТО и Европейского Союза (ЕС), которые должны были взаимно дополнять друг друга. Ведущая роль при этом отводилась СБСЕ: эффективность Совещания в преодолении идеологического противостояния в рамках биполярной системы (например, принятие Заключительного акта в Хельсинки в 1975 г. [5]) позволяла рассматривать эту структуру как центральную для преобразований в Европе после окончания «холодной войны». Таким образом, в начале 1990-х гг. начинает формироваться СБСЕ-Европа, включающая в себя все

страны Совецания на основе концепции разделения общих принципов и ценностей (приверженность плюралистической демократии, верховенству закона и уважению прав человека, частной собственности, рыночной экономики и социальной справедливости).

Средняя Азия и Казахстан вошли в пространство СБСЕ с момента его создания как часть Советского Союза. Не вызвало серьезных вопросов и непосредственное включение в эту структуру государств Центральной Азии после распада Советского Союза, поскольку в основе СБСЕ лежали идеологические связи (принципы и ценности), принятие которых декларировалось и лидерами государств Центральной Азии, хотя это и привело к тому, что зона СБСЕ вышла за пределы Европы. Тем не менее периферийность Средней Азии и Казахстана относительно СБСЕ-Европы была четко зафиксирована рядом основополагающих для этого режима безопасности документов. Так, подписанный в 1990 г. и вступивший в силу в 1992 г. Договор об обычных вооруженных силах в Европе [6] не затрагивал страны Средней Азии вообще, а Казахстана касался только в географическом плане — той части республики, которая входит в общепринятое географическое определение Европы. Страны Средней Азии не стали подписантами ДОВСЕ и после распада Советского Союза.

Основы включения стран Средней Азии и Казахстана в периферию НАТО формируются в рамках Стратегической концепции НАТО, принятой в 1991 г. [7]. Этот документ в качестве главных задач альянса определял поддержание мира и урегулирование кризисных ситуаций, расширение диалога с европейскими странами, не входящими в НАТО, совместное с ними решение возникающих вопросов безопасности на основе сотрудничества. Институционализация этого процесса начинается в 1991 г. с учреждением Совета североат-

лантического сотрудничества (ССАС)* — многостороннего консультативного органа, в рамках которого согласовывались программы сотрудничества между НАТО и бывшими членами Организации Варшавского договора. После распада Советского Союза участниками партнерства в рамках ССАС было предложено стать всем странам, образовавшимся на территории бывшего СССР. Аналогичным образом происходит и включение стран Средней Азии и Казахстана в программу НАТО «Партнерство ради мира» [8], принятую в 1994 г. на основе дискуссии о расширении НАТО на восток. Всем «способным и желающим» членам СБСЕ было предложено сотрудничество по обеспечению транспарентности национального военного планирования и оборонных бюджетов, демократического контроля над вооруженными силами; поддержанию способности и готовности к взаимодействию с силами НАТО при проведении миротворческих операций под эгидой ООН и/или СБСЕ; совместному планированию, обучению и проведению учений [9]. Показательно, что Центральная Азия почти не упоминалась на первом этапе дискуссий о ПРМ (конец 1993-го — начало 1994 г.) [10].

Одной из форм участия периферии, в том числе Средней Азии и Казахстана, в квазиинтеграционных процессах является выполнение ею функции связи соседних региональных комплексов. Для Средней Азии и Казахстана эта функция проявилась в двух проектах:

- условное восстановление так называемого Шелкового пути;
- создание Шанхайской организации сотрудничества (ШОС).

* В 1997 г. вместо ССАС был учрежден Совет евро-атлантического партнерства (Euro-Atlantic Partnership Council, ЕАРС) в составе стран — членов НАТО и стран, участвующих в программе «Партнерство ради мира», с целью усовершенствовать механизм консультаций НАТО с государствами-партнерами, предоставляя последним более широкие возможности участия в подготовке и принятии решений относительно операций и мероприятий, в осуществлении которых они принимают участие.

В буквальном смысле слова «Шелковый путь» — это сеть караванных маршрутов, существовавшая в древности и в средние века и связывавшая Восточную Азию со Средиземноморьем, в основном по этому пути транспортировался шелк из Китая*. Наиболее известной попыткой активизации древнего торгового пути как моста, соединяющего Восток и Запад, осуществленной после распада Советского Союза, является программа международного транспортного коридора «Европа — Кавказ — Азия» (Transport Corridor Europe — Caucasus — Asia, TRACECA). Очень часто данный проект называют «новым Шелковым путем». Четкая связь проекта TRACECA и Шелкового пути была зафиксирована в названии международной конференции, проходившей в сентябре 1998 г. в Баку: «TRACECA — восстановление исторического Шелкового пути»**.

Программа TRACECA была создана в качестве составной части программы Европейской комиссии «Техническая помощь СНГ» (Technical Assistance for the Commonwealth of Independent States, TACIS). Основное внимание предоставляется инфраструктуре (дорожной и железнодорожной).

Цели проекта TRACECA:

- создание рычагов, необходимых для развития транспортного коридора, альтернативного северному, Транссибирскому, маршруту;
- присоединение транспортного коридора к европейским транспортным сетям (TEN);
- поддержка политической и экономической независимости государств СНГ, а в дальнейшем и государств — участников Основного многостороннего соглашения о

* Понятие «Шелковый путь» было введено немецким географом и путешественником Фердинандом фон Рихтгофеном в 1877 г. — См. [11].

** Наиболее важным результатом этой конференции стало подписание Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора «Европа — Кавказ — Азия» и его технических приложений по международному железнодорожному транспорту, международному торговому судоходству, международному автомобильному транспорту, таможенным процедурам и обработке документов.

международном транспорте по развитию коридора «Европа — Кавказ — Азия» [12].

В основе проекта лежит Брюссельская декларация, принятая в 1993 г.* и предполагающая развитие транспортного коридора из Европы через Черное море, Кавказ, Каспийское море с выходом на страны Центральной Азии. В проект изначально были вовлечены Европейский Союз, Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Иран, Молдова, Румыния, Турция, Украина, Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан**. В период с 1996-го по 1998 г. к программе присоединились Украина, Монголия*** и Молдова, в 2000 г. — Болгария, Румыния и Турция, а в 2009 г. — Иран. Таким образом, проект через Среднюю Азию и Казахстан связывает ЕС-Европу, Кавказский региональный комплекс, Ближневосточный региональный комплекс и Восточноазиатский региональный комплекс. После начала Антитеррористической операции в Афганистане проект ТРАСЕКА начал обеспечивать взаимосвязь и с этим государством****.

20 июля 2011 г. государственный секретарь США Х. Клинтон в своем выступлении в Ченнаи в Индии [13] высказала идею формирования «нового Шелкового пути» — «международной инфраструктуры и сети экономических и транзитных связей», объединяющих через Афганистан Южную и Центральную Азии как за счет создания торговых и транспортных коридоров, так и за счет «устранения бюрократи-

* Декларация, наряду с Европейским Союзом, подписана министрами торговли и транспорта Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана.

** Туркменистан не присоединился к Основному многостороннему соглашению о международном транспорте по развитию коридора «Европа — Кавказ — Азия».

*** Монголия не присоединилась к Основному многостороннему соглашению о международном транспорте по развитию коридора «Европа — Кавказ — Азия».

**** На внеочередном заседании Межправительственной комиссии ТРАСЕКА по развитию транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия (Тбилиси, 2001) были приняты Заключительные резолюции, включающие предложение о предоставлении наиболее благоприятных условий для транспортировки гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан.

ческих барьеров и других препятствий для свободного перемещения товаров и людей». Более детально эта идея, получившая интерпретацию «долгосрочного видения международной экономической и транзитной сети, которая связывает Центральную и Южную Азии и центром которой является Афганистан» [14], была рассмотрена на встрече представителей заинтересованных стран 22 сентября 2011 г. в рамках Генеральной Ассамблеи ООН. В рамках встречи были выделены основные направления формирования «нового Шелкового пути» [15]:

- содействие инвестициям частного сектора, как внутренним, так и иностранным;
- расширение торговли и коммерции, в том числе за счет реализации региональных и двусторонних соглашений о транзитной торговле;
- принятие передовых международных практик по пограничному и таможенному контролю;
- развитие сотрудничества по визовым вопросам и содействие деловым поездкам;
- расширение доступа к финансированию;
- выдвижение на первый план в национальных планах развития вопросов регионального экономического сотрудничества;
- расширение сотрудничества в развитии транспортных и энергетических сетей, а также в освоении минеральных ресурсов.

Таким образом, проект предполагает превращение Афганистана в транспортный узел между Южной и Центральной Азией, что позволило бы не только установить более тесное сотрудничество между этими регионами, но и обеспечить устойчивость экономики Афганистана, что, в свою очередь, станет основой более благополучного будущего региона в целом. Предполагается, что рост торговли и экономическое

развитие должны улучшить жизнь населения, сократить протестные и экстремистские настроения и стабилизировать политические режимы. Нужно отметить, что идея появилась и развивается именно в тот период, когда военное присутствие США в регионе ждет существенное сокращение за счет вывода войск из Афганистана. Логично предположить, что идея «нового Шелкового пути» позволит заменить военное присутствие на экономическое. Именно этот посыл был зафиксирован Х. Клинтон: «Политическое будущее Афганистана связано с его экономическим будущим и, по сути, с будущим всего региона» [16].

Идея «нового Шелкового пути» была критично воспринята политическими кругами государств Центральной Азии, не готовых рассматривать Афганистан в качестве центра новой интеграционной модели по ряду причин:

- оценки демократических преобразований Афганистана на фоне военной операции являются завышенными и неоднозначными;
- Афганистан рассматривается как источник региональных угроз и дестабилизации региона;
- инициатива создания интеграционного объединения вокруг Афганистана была воспринята как попытка США решить проблемы постконфликтного восстановления государства за счет соседних республик;
- проект выступает планом нового геополитического присутствия США в регионе после 2014 г.

В определенном плане идея «новый Шелковый путь» является модифицированной версией плана «Партнерство по сотрудничеству и развитию Большой Центральной Азии», разработанного в середине 2000-х гг. Ф. Старром и предусматривавшего формирование единого экономического пространства в составе пяти республик Центральной Азии и Афганистана. Принципиальное отличие между ними состоит в

том, что «новый Шелковый путь» опирается на парадигму Economic Statecraft, формирующую идею о необходимости развития экономических моделей интеграции и экономической мощи для поддержания геополитического влияния вместо предлагавшегося акцента на демократические ценности и права человека в предыдущих инициативах.

Предложенная модель экономической интеграции позволяет, на взгляд США, обеспечить безопасность и согласие в Центральной Азии после вывода войск из Афганистана до 2014 г. И в долгосрочной перспективе через экономическое благополучие возможно достижение демократических ценностей. Это допустимо благодаря двум составляющим: либерализации торговли (снижение тарифов на торговлю, усовершенствование механизмов регулирования, прозрачная деятельность пограничных пропускных пунктов), а также за счет развития энергетического сектора и инфраструктуры (дороги, мосты, железные дороги, линии электропередач, газопроводы и т.д.). Финансовая поддержка проектов по развитию инфраструктуры и укреплению границ будет занимать приоритетное значение для трансатлантических партнеров в этом регионе.

На практике воплощениями Стратегии нового Шелкового пути являются:

- газопровод ТАРІ (Туркменистан — Афганистан — Пакистан — Индия);
- экспорт электроэнергии из Узбекистана и Туркменистана в Афганистан;
- строящаяся железная дорога между Казахстаном, Туркменистаном и Афганистаном;
- CASA-1000, проект Всемирного банка, рассчитанный на экспорт электроэнергии из Кыргызстана и Таджикистана в Афганистан и Пакистан.

Концепт Шелковый путь используется не только странами глобального Запада, но и Китаем. Так, 7 сентября 2013 г.,

выступая в Назарбаев Университете в Астане, Председатель КНР Си Цзиньпин высказал идею создания Экономического пояса Шелкового пути [17] — некой новой формы сотрудничества Китая, стран Центральной Азии и России. Проект «Экономический пояс Шелкового пути» был представлен как концепция, включающая пять пунктов:

- совершенствование политического согласования;
- интенсификация строительства единой дорожной сети;
- укрепление торговых отношений;
- увеличение валютных потоков;
- упрочение связей между народами.

Страны Средней Азии и Казахстан также активно используют концепт Шелковый путь. Так, в 1999 г. Президент Кыргызской Республики А.А. Акаев опубликовал свое видение внешнеполитической доктрины Кыргызстана, которая получила название «Дипломатия Шелкового пути» [18]. В данном документе вводится понятие «регион Шелкового пути», географию которого можно определить, исходя из фиксируемых в документе основных направлений внешней политики Кыргызстана в рамках дипломатии Шелкового пути («сопредельные страны», «Европа», «Восточная и Юго-Восточная Азия»). В 2012 г. Президент Казахстана Н.А. Назарбаев выдвинул свой проект «Казахстан — Новый Шелковый путь», указав, что через него «Казахстан должен возродить свою историческую роль и стать крупнейшим деловым транзитным хабом Центральноазиатского региона, своеобразным мостом между Европой и Азией» [19].

Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) является постоянно действующей межправительственной международной организацией, о создании которой было объявлено 15 июня 2001 г. в Шанхае Казахстаном, Китаем, Кыргызстаном, Россией, Таджикистаном и Узбекиста-

ном [20]. Первоначально приоритет в рамках организации отдавался сотрудничеству в сфере безопасности*, однако в дальнейшем происходит усиление и торгово-экономической составляющей**. Согласно Хартии Шанхайской организации сотрудничества [22], основными целями и задачами организации являются:

- укрепление между государствами-членами взаимного доверия, дружбы и добрососедства;
- развитие многопрофильного сотрудничества в целях поддержания и укрепления мира, безопасности и стабильности в регионе, содействия построению нового демократического, справедливого и рационального политического и экономического международного порядка;
- совместное противодействие терроризму, сепаратизму и экстремизму во всех их проявлениях, борьба с незаконным оборотом наркотиков и оружия, другими видами транснациональной преступной деятельности, а также незаконной миграцией;
- содействие всестороннему и сбалансированному экономическому росту, социальному и культурному развитию в регионе.

Для демонстрации эффективности организации используется отсылка к тому, что «ей предшествовал механизм “Шанхайской пятерки”» [23], которая была создана Китаем и государствами, образовавшимися после распада СССР и имеющими общие границы с Китаем (Казахстан, Кыргызстан, Россия и Таджикистан) для решения пограничных вопросов между сторонами. Зачастую историю ШОС отсчитывают не с 2001 г., а со времени подписания соглашений, легших в ос-

* Первым документом ШОС, наряду с Декларацией о создании Шанхайской организации сотрудничества, стала Шанхайская конвенция о борьбе с терроризмом, сепаратизмом и экстремизмом. — См. [21].

** В этом плане показательно заседание Совета глав правительств ШОС, прошедшее в октябре 2005 г. в Москве.

нову «Пятерки»* — «Об укреплении мер доверия в военной области в районе границы» [24] и «О взаимном сокращении вооруженных сил в районе границы» [25]. Данные документы предполагают ряд строго определенных конкретных действий: фиксация географических пределов соглашений; порядок проведения сокращения численности личного состава, уничтожения или вывода за пределы определенной соглашениями стокилометровой зоны вооружений и военной техники, охватываемых соглашениями; обмен информацией, меры контроля и проверки выполнения соглашений. Как утверждается на официальном сайте Секретариата ШОС, «Шанхайская пятерка» «положила начало новому мировоззрению на безопасность, содержащему в себе принципы взаимного доверия, разоружения, сотрудничества и безопасности, обогатила начатые Россией и Китаем межгосударственные отношения нового типа, в основе которых партнерство, а не союз, предоставила модель регионального сотрудничества, отличительной особенностью которой являются совместная инициатива, приоритет безопасности, взаимовыгодное взаимодействие больших и малых государств, поставило человеческое общество выше идеологии “холодной войны”, внесла бесценный вклад в создание новой модели международных отношений» [23].

Государства — члены ШОС стремятся представить эту организацию в качестве некоего элемента мультиполярного мира, центра силы современной геополитики. Глобальный аспект функционирования ШОС вытекает из факта участия в организации двух великих держав — России и Китая. При этом и Россия, и Китай имеют свои специфические интересы, которые выходят за рамки зоны ответственности ШОС: для Китая — это в основном Азия, для России — Европа и

* См., например, данные официального сайта Министерства иностранных дел Республики Казахстан (www.mfa.kz).

атлантическое пространство, и для обоих — сложные отношения с США.

В то же время ШОС представляется как региональная организация. То, что ШОС позиционирует себя как региональную организацию и вместе с тем ставит в центр своей деятельности вопросы безопасности (как говоря о борьбе против «трех зол»*, так и делая отсылку к «Шанхайской пятерке»), позволяет применить к анализу ее динамик теорию регионального комплекса безопасности. Россия, Китай, страны Средней Азии и Казахстан входят в разные региональные комплексы безопасности. Таким образом, говорить, что организация, в которую входят эти страны, является региональной (в плане обеспечения безопасности), будет не вполне корректно. Китай в гораздо большей степени вовлечен в динамики безопасности Восточноазиатского комплекса региональной безопасности. Позиция России относительно Центральной Азии сложнее и определяется тем, насколько Россия секьюритизирует необходимость формирования вокруг себя централизованного комплекса региональной безопасности, включающего, помимо прочих, и государства Центральной Азии, а также тем, насколько Центральная Азия рассматривается в России как целостное образование. Центральная Азия достаточно тесно интегрирована в постсоветское пространство, особенно с точки зрения военной безопасности. В целом же ШОС выступает, скорее, как некий механизм, связывающий Россию и Китай через периферийную зону их интересов.

* * *

Таким образом, практически все интеграционные инициативы, предлагаемые внерегиональными акторами, позиционируют страны Центральной Азии как периферийную зону. При этом риск для стран Центральной Азии пред-

* Речь идет о терроризме, сепаратизме и экстремизме. — См. [23].

ставляет то, что, в отличие от схемы, предложенной Б. Каппитерсом, развертывание рассмотренных интеграционных процессов не предполагает постепенного уравнивания Центра и Периферии. Напротив, можно говорить о закреплении в них других четырех значений периферии: как объекта доминирования и эксплуатации со стороны центра; как зоны делимитации; как зоны, используемой для оказания влияния на соседние регионы; как характеристика специфических форм безразличия.

Литература

1. Mackinder, H. The Geographical Pivot of History // *The Geographical Journal*. — 1904. — No. 4 (23). — Pp. 421—437.
2. Starr, F. In Defense of Greater Central Asia // *Politique étrangère*. — 2008. — No. 3 (73) // <http://www.ifri.org>.
3. Коппитерс Б. Грузия в Европе. Идея периферии в международных отношениях // *Международный опыт разрешения этнических конфликтов*. — М.: Весь мир, 1997.
4. Smith, A. National Identity and the Idea of European Identity // *International Affairs*. — 1992. — No. 1 (68). — Pp. 55—76.
5. Helsinki Final Act, 1975 // <http://www.osce.org>.
6. Treaty on Conventional Armed Forces in Europe, 1991 // <http://www.osce.org>.
7. The Alliance's New Strategic Concept // <http://www.nato.int>.
8. Partnership for Peace: Framework Document, 1994 // <http://www.nato.int>.
9. Partnership for Peace: Invitation Document, 1994 // <http://www.nato.int>.
10. Коппитерс Б. Партнерство ради мира с Центральной Азией // *Международный опыт разрешения этнических конфликтов*. — М.: Весь мир, 1997.
11. Waugh, D. Richthofen's "Silk Roads": Toward the Archaeology of a Concept // *The Silk Road*. — 2007. — No. 1 (5).
12. Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-the Caucasus-Asia Corridor, Baku, 8 September 1998 // <http://www.traceca-org>.
13. Secretary of State. Remarks on India and the United States: A Vision for the 21st Century // US Department of States. — 2011. — July 20 // <http://www.state.gov>.

14. New Silk Road Ministerial: Fact Sheet // US Department of States. — 2011. — September 22 // <http://www.state.gov>.

15. Joint Statement of the Co-Chairs of the Ministerial Meeting on the New Silk Road: Media Note // US Department of States. — 2011. — September 22 // <http://www.state.gov>.

16. Secretary of State. Remarks at the New Silk Road Ministerial Meeting // US Department of States. — 2011. — September 22 // <http://www.state.gov>.

17. President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries // Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. — 2013. — September 7 // <http://www.fmprc.gov>.

18. Акаев А. Дипломатия Шелкового пути // Независимая газета. — 1999, 10 марта.

19. Назарбаев предложил иностранным инвесторам проект «Новый Шелковый путь» // Информационное агентство «Tengri News». — 2012, 22 мая // <http://tengrinews.kz>.

20. Декларация о создании Шанхайской организации сотрудничества от 15 июня 2001 г. // <http://www.sectsc.org>.

21. Шанхайская конвенция о борьбе с терроризмом, сепаратизмом и экстремизмом (Шанхайская конвенция от 15 июня 2001 г. // <http://www.sectsc.org>; Собрание законодательства Российской Федерации. — 2003, 13 октября. — №41. — Ст. 3947.

22. Хартия Шанхайской организации сотрудничества от 7 июня 2002 г. // <http://www.sectsc.org>; Хартия Шанхайской организации сотрудничества (Санкт-Петербург, 7 июня 2002 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации от 23 октября 2006 г. №43, ст. 4417.

23. История развития Шанхайской организации сотрудничества // <http://www.sectsc.org>.

24. Соглашение между Российской Федерацией, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Республикой Таджикистан и Китайской Народной Республикой об укреплении доверия в военной области в районе границы (Шанхай, 26 апреля 1996 г.) // <http://www.akdi.ru>; <http://base.garant.ru>.

25. Соглашение между Российской Федерацией, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Республикой Таджикистан и Китайской Народной Республикой о взаимном сокращении вооруженных сил в районе границы (Москва, 24 апреля 1997 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации от 8 апреля 2002 г. №14, ст. 1230.

КИТАЙ, ИНДИЯ И ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ НА «НОВОМ ШЕЛКОВОМ ПУТИ»: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Руденко Е.И.

Как известно, в историческом плане уже с III тыс. до н.э. южные районы Центральной Азии стали играть свою посредническую роль в сухопутной торговле Индских городов с государственными образованиями Китая. Впоследствии, как отмечает индийский историк Р. Тхапар, сакские и кушанские правители открыли индийским купцам ворота Центральной Азии, благодаря чему стала возможной прямая торговля между Индией и Китаем по многочисленным ответвлениям Великого Шелкового пути, в частности, через активное посредничество согдийцев. То же можно сказать и о гуманитарных контактах: подавляющее большинство переводчиков различных текстов с индийских языков на китайский проживало именно в Центральной Азии, китайские паломники и искатели знаний шли в Индию через данный регион. При этом значительное число китайцев, желавших изучать буддизм, занимались этим не в Индии, а именно в центральноазиатских буддийских центрах при непосредственных контактах с индийскими учителями. Некоторые исследователи даже склонны считать, что различия между индийским и китайским вариантами буддизма объясняются именно «промежуточным» влиянием центральноазиатских культов. Иными словами, государственные образования Центральной Азии выступали как эффективный посредник и, пусть и в меньшей степени, находящийся в более чем комфортных условиях «потребитель результатов» индийско-китайского взаимодействия на древнем Шелковом пути.

Однако не вызывает сомнения и тот факт, что начавшееся еще в период средневековья и продолжавшееся до недавнего времени (по сути, до конца 1980-х — начала 2000-х гг.) отдаление Китая и Индии друг от друга с политико-экономической и даже культурной точки зрения вызывает вопросы относительно возрождения, обновления, продолжения и развития подобного взаимодействия на современном этапе. В этой связи показательным является даже то обстоятельство, что лишь ряд экспертов отмечают декларируемое в проекте Экономического коридора/Пояса «Нового Шелкового пути» намерение относительно формирования его Южного меридианного ответвления, в то время как большинство аналитиков предпочитают говорить лишь о горизонтальной направленности по линии «Восток — Запад» с незначительным отклонением в северную и южную стороны. И, тем не менее, поскольку исторически сложившаяся и в настоящее время, несмотря на ряд неблагоприятных моментов, не теряющая своей актуальности южная «ветка» Пути играет определенную роль в калькуляциях теоретиков и практиков данного мегапроекта, представляется важным остановиться на проблемах и перспективах китайско-индийского (шире, китайско-южноазиатского) взаимодействия в его рамках, тем более что данный вопрос может и должен представлять интерес для центральноазиатских участников проекта, в первую очередь Республики Казахстан.

Для начала представляется целесообразным отметить те аспекты, которые имеют немаловажное значение применительно ко всем главным веткам и ответвлениям планируемого «Нового Шелкового пути».

Прежде всего, самое непосредственное участие в таком сотрудничестве будут принимать многочисленные интеграционные структуры различного масштаба, направленности и уровня эффективности. (Можно, пусть и с немалой долей об-

разности и преувеличения, сказать, что сам Экономический коридор будет проходить не через отдельные государства, а именно через их перекрещивающиеся и перекрывающиеся друг друга интеграционные объединения). Сюда следует отнести ШОС, ЕАЭС, СААРК, БРИКС, АТЭС, Ассоциацию пояса Индийского океана и, возможно, другие. Данное обстоятельство, несомненно, будет иметь как свои позитивные, так и негативные проявления. К позитивным факторам можно, безусловно, отнести уже имеющиеся взаимную осведомленность и предсказуемость по ряду параметров, практический опыт в виде учитываемых/учтенных ошибок и достигаемых/достигнутых успехов, конкретные наработки как институционального, так и непосредственно экономико-инфраструктурного и социально-политического характера и прочее. Среди негативных факторов можно указать на объективное несоответствие либо намеренно создаваемые препятствия в институциональной и широком комплексе практических сфер между интересами, задачами, приоритетами и потребностями отдельных интеграционных группировок при их соотнесении с мегапроектом Экономического коридора «Нового Шелкового пути». Также следует отметить проблемы, существующие внутри самих интеграционных структур — ситуация, в которой возникает естественный вопрос о возможности и даже целесообразности сотрудничества в расширенном формате всего Экономического пояса при его неэффективности в узком формате того или иного интеграционного объединения. В связи с этим представляется, что данный фактор должен быть учтен заранее в целях более эффективного использования позитивного и максимального сокращения воздействия негативного фактора.

Далее, невозможно не брать в расчет внешних акторов, вовлекающихся в реализацию данного проекта, и связанные с ними факторы. При этом речь должна идти как о непосред-

ственных участниках данной инициативы, в частности Европейского Союза, так и об отдаленных «заинтересованных сторонах», прежде всего США. Все они имели, имеют и будут иметь собственные — одновременно и совпадающие, и взаимно противоречащие — интересы, видение и стратегии в отношении экономико-инфраструктурных проектов на евразийском пространстве и также будут оказывать воздействие на особенности имплементации идеи «Нового Шелкового пути», которое необходимо будет принимать во внимание.

Наконец, анализ проблем и перспектив формирования и функционирования южного ответвления (как и всего) данного Коридора должен осуществляться с точки зрения целого комплекса сфер, в рамках которых субъективно запланировано и объективно предопределено взаимодействие Китая и Индии. Здесь следует выделить, прежде всего, экономическую, политическую, инфраструктурную и гуманитарную сферы, поскольку все они в той или иной степени предусматриваются и самим мегапроектом.

В связи с этим поставленный вопрос целесообразно рассматривать именно на основе сочетания всех этих аспектов, с учетом минусов и плюсов, негативных и позитивных проявлений в рамках перечисленных аспектов и сфер.

Так, в экономической сфере проблемные явления начинаются уже при оценке реальных объемов и характера индийско-китайского торгово-экономического взаимодействия на двустороннем уровне. Если одни индийские эксперты (в частности, директор Института исследований Китая в Нью-Дели А. Ачарья) говорят о том, что проявления такого взаимодействия видны уже на низовом уровне, с резким увеличением китайской составляющей массовой потребительской части индийского рынка, то другие (к примеру, известный индийский китаист Ш. Кондапалли) склонны утверждать, что индийско-китайское торгово-экономическое сотрудни-

чество имеет место лишь в крупных промышленно-технологических отраслях и в виде приграничной «челночной» торговли северо-восточных штатов Индии и китайского Тибета. Авторское исследование реальной ситуации подтверждает справедливость в большей степени второго мнения. Причиной этого, помимо прочего, может являться сопоставимость, аналогичность товарного ассортимента Китая и Индии, что ставит вопрос о целесообразности дальнейшего расширения подобной торговли через инициативу Экономического пояса. Что касается внешнеэкономического уровня, то ряд индийских аналитиков говорят о реальных препятствиях, создаваемых китайской стороной, несмотря на ее многочисленные положительные декларации, для всего спектра индийско-китайского экономического взаимодействия даже в рамках БРИКС, где Китай стремится играть лидирующую роль. В связи с этим существуют мнения о том, что по данной аналогии китайская сторона не будет вполне заинтересована в том, чтобы даже рассматривать Индию в качестве одного из действительных участников Пояса, а если по тем или иным причинам последняя станет таким участником, то Китай будет создавать препятствия на пути активизации ее роли в данном мегапроекте. Более того, на протяжении последних нескольких лет индийские теоретики и практики пытаются найти точки экономического соприкосновения, возможности для совместных проектов Китая и Индии в государствах Центральной Азии, однако становится все менее вероятным, что такие попытки увенчаются успехом, и это также говорит не в пользу индийско-китайского сотрудничества через Центральноазиатский регион на «Новом Шелковом пути».

Если же рассматривать вопрос об участии в Экономическом поясе интегрированной южноазиатской системы СААРК, то здесь исследователи видят дополнительные проблемные моменты. Во-первых, те недостатки экономического сотрудни-

чества, которые уже существуют в этой организации, будут в целом негативно сказываться на функционировании южной ветки «Нового Шелкового пути», превращая ее в «слабое звено». Во-вторых, если Индия будет либо пытаться диктовать своим соседям по региону «правила» участия в инициативе Экономического пояса, либо отстраняться от них как от создающих помехи элементов, а Китай — продолжать свои попытки выведения из-под влияния Индии ее северных соседей путем развития все более «связывающего» двустороннего экономического сотрудничества с ними, то это может привести к еще большему ухудшению ситуации внутри СААРК без какого-либо улучшения перспектив Южного направления «Нового Шелкового пути». В рамках Ассоциации пояса Индийского океана в декларациях Индии с ее партнерами также высказываются опасения относительно растущей роли и влияния Китая и подчеркивается необходимость его сдерживания.

В таком случае экономический аспект сотрудничества Индии и Китая в рамках Пояса может оказаться одновременно и препятствием, и жертвой этой инициативы, лишая целесообразности само открытие данного направления.

В то же время не так мало аналитиков высказываются в пользу того, что, несмотря на характер, итоговые «сферы приложения» и отрицательный баланс Индии в торговле с Китаем, торгово-инвестиционное сотрудничество между двумя странами развивается быстрыми темпами в их общих интересах, что должно способствовать дальнейшим перспективам активизации их всеобъемлющего взаимодействия. Здесь уместно привести слова специалиста по геополитике индийско-центральноазиатских отношений А. Патнайка о том, что прекрасные индийско-казахстанские отношения в политической области никак не находят своего продолжения в экономическом сотрудничестве двух государств, в то время

как политические проблемы в индийско-китайских отношениях сочетаются с огромными масштабами их экономического взаимодействия; при этом экономический фактор является более предпочтительным, нежели политический. Кроме того, как свидетельствует реальная практика, на внешнеэкономической арене Китай и Индия зачастую являются скорее партнерами, чем конкурентами. Во-первых, имеет место их сотрудничество в рамках глобальных экономических институтов: так, по ряду параметров они совместно отстаивают свои принципы и приоритеты в рамках ВТО и иных международных организаций. Во-вторых, несмотря на все подозрения относительно китайской политики в БРИКС, это формирование и его отдельные институты также весьма активно развиваются и совершенствуются в интересах всех участников. В-третьих, у Индии и Китая накоплен опыт взаимовыгодного экономического сотрудничества на «нейтральных площадках». Так, еще около десяти лет назад эти государства подписали меморандум о взаимопонимании в области разработки и совместного использования нефтяных и газовых месторождений, который призван повысить эффективность совместной борьбы индийских и китайских компаний за доступ к энергоресурсам в третьих странах; к настоящему времени Индия и Китай уже имеют подобный успешный опыт в Судане, Колумбии, Сирии и иных государствах, и аналогичная стратегия вполне может быть применена и к региону Центральной Азии. В связи с этим следует указать на точку зрения, согласно которой Индия и Китай должны рассматриваться вместе как два государства-гиганта не только азиатского, но и всего современного мира, имеющие пусть и различные локальные, но совпадающие глобальные видения и приоритеты.

И, действительно, не лишено основания мнение ряда исследователей о том, что усиливающаяся экономическая вза-

имозависимость Индии и Китая будет все дальше отодвигать их политические противоречия, цементируя в перспективе их общую положительную заинтересованность друг в друге во всех аспектах. Обращаясь к вопросу о СААРК, можно также отметить, что проект Экономического пояса «Нового Шелкового пути», принеся ощутимые экономические дивиденды, может вывести сотрудничество в рамках этой организации на новый, невозможный прежде, уровень, что будет в целом способствовать оздоровлению регионального климата; аналогичный вывод можно сделать и в отношении Ассоциации пояса Индийского океана. В данной связи инициатива «Нового Шелкового пути» с активным южным направлением может, с одной стороны, дополнительно способствовать сближению Китая, Индии и иных государств-участников, а с другой — благодаря этому может сама получать подпитку и дальнейший стимул к более плодотворному и полномасштабному развитию.

Что касается политической сферы, то здесь, не вдаваясь в детали индийско-китайских противоречий на двустороннем политическом уровне, целесообразно остановиться на четырех факторах — ШОС, Пакистане, Афганистане и США. Говоря о ШОС, достаточно отметить, что с недавнего времени Китай, по мнению Ш. Кондапалли, занимает двойственную позицию в отношении полного членства Индии в этой организации — одновременно выступает и против, и за ее принятие (хотя первая позиция все же перекрывает вторую). И если рассматривать ШОС как достаточно действенное интеграционное объединение на евразийском пространстве, ставящее (и, в принципе, уже решающее) ряд задач, аналогичных задачам Экономического коридора и, следовательно, облегчающее для своих членов многие процедуры, связанные с участием в новой инициативе, то Индия как не член ШОС лишена этих преимуществ с точки зрения своего по-

тенциального участия в Поясе. Применительно к единице Аф-Пак можно отметить, что если направленность китайско-пакистанских отношений не нуждается в излишнем рассмотрении, то в случае с Афганистаном важным представляется то обстоятельство, что Индия и Китай действуют на территории этого государства на основе различных принципов, задач и масштабов и практически не имеют здесь точек соприкосновения. Что касается США, то здесь также имеет место неоднозначная ситуация при определении отношений Индии и Китая с этой державой, что также оказывает свое воздействие на инициативу Экономического пояса. Так, традиционно представители китайской стороны говорят о своеобразном американо-индийском альянсе, направленном на сдерживание роста мощи и влияния Китая в регионе. В то же время еще несколько лет назад занимавший весьма высокий пост в Министерстве иностранных дел Республики Индия М. Кумар высказывался о том, что регулярные визиты высокопоставленных представителей США в Индию — это не выпады против Китая, как полагают во всем мире, а всего лишь «флирт» США и Индии, и что в действительности даже американо-китайский военный союз более вероятен, нежели американо-индийский. Несмотря на свою оригинальность, до настоящего времени данная позиция не получила своего полного опровержения. В общей сложности открытым остается вопрос о том, выиграют ли в итоге США или проиграют от реализации инициативы Экономического пояса/Коридора «Нового Шелкового пути», и если выиграют, то какое государство — Индия или Китай — будет в большей степени причастно к этому.

С другой стороны, к каждому из приведенных положений опять же можно высказать доводы на основе нейтрально-положительного подхода. По поводу ШОС можно отметить, что и сами индийцы в определенной степени занимают

двойственную позицию в отношении членства своей страны в этой структуре. Хотя официально ее желание стать полноправным членом ШОС не подвергается никакому сомнению, однако существует и точка зрения, выраженная словами исследователей Университета Джавахарлала Неру Г. Сачдевой и С.Д. Муни о том, что Индия, по-видимому, еще не до конца решила, сколь приоритетна для нее эта организация. В этой связи можно говорить о том, что индийская сторона всегда имела в виду и была готова к решению вопросов экономико-инфраструктурного взаимодействия с Евразийским регионом без своего полного участия в ШОС. Что касается Пакистана, то опять же в дополнительных комментариях не нуждается недовольство Китая (вплоть до взаимопонимания в этом вопросе с Индией) относительно разностороннего содействия, оказываемого пакистанской стороной сепаратистским силам в Восточном Туркестане. Применительно к Афганистану можно отметить, что отсутствие сотрудничества между Китаем и Индией на данной территории, по крайней мере, не подразумевает их соперничества; более того, конечные цели двух данных государств в Афганистане можно считать схожими, и в перспективе они могут как прийти в противоречие, так и — при условии открытия Южной ветки «Нового Шелкового пути» через Афганистан — успешно совпасть. И хотя на вопрос о взаимосвязи США — «Новый Шелковый путь» невозможно дать однозначного ответа, однако эта страна в своей политике относительно данной инициативы в любом случае должна будет в той или иной мере считаться с интересами Китая и Индии.

Переходя к инфраструктурной сфере, находящейся на стыке экономических и политических факторов, можно также выделить ряд проблемных аспектов. Во-первых, трудности возникают с определением самих направлений и маршрутов прокладки транспортных и иных инфраструктурных

коридоров из Евразийского региона в Южную Азию. Не дискутируя о сложностях афганско-пакистанского варианта из Центральной Азии в Индию, можно отметить, что и коридор «Север — Юг» сталкивается с определенными проблемами. В этой связи в поле зрения аналитиков всегда находился китайский маршрут напрямую в Индию. Однако если сотрудник Института оборонных исследований и анализа в Нью-Дели П. Стобдан является сторонником такого варианта, предлагая как наиболее оптимальный сложившийся с древности восточнотуркестанский-кашмирский-ладакхский путь, то специалист по евразийскому направлению индийских внешнеэкономических связей Г. Сачдева придерживается точки зрения о том, что торговый и трубопроводный маршруты в Индию через Китай (Синьцзян) сложны как в силу политических причин, так и из-за топографии пограничного высокогорного района; кроме того, иные регионы Индии более развиты, чем ее северо-восток, на границе с Китаем, и в случае с маршрутом через Китай Индии будет невыгодно везти свои товары на китайскую границу из тех отдаленных регионов, где они производятся, а один лишь Кашмир в настоящее время уже не сможет дать столько продукции, сколько во времена функционирования древнего Великого Шелкового пути. Во-вторых, у индийской стороны может возникнуть вопрос о том, насколько предполагаемое направление «Китай — Пакистан» (которое упоминается явно чаще, чем направление «Китай — Бангладеш — Индия — Мьянма») в рамках инициативы «Один пояс и один путь» будет действительно соответствовать интересам Индии. Ранее представители этой страны высказывали мнение относительно практически полной экономической нецелесообразности любого инфраструктурного коридора, идущего из Центральной Азии в Пакистан, если он не имеет своей конечной целью Индию, однако в случае с китайской инициативой подобная «критиче-

ская потребность» в Индии может отпасть. В-третьих, у самого Китая могут появиться вопросы о том, не вклинится ли американская идея «Большой Центральной Азии» со связующим коридором через Афганистан в китайский мегапроект «Нового Шелкового пути», с учетом общего отрицательного отношения США к «китайским» маршрутам. В-четвертых, немало опасений и сомнений у индийской стороны вызывает китайская инициатива Морского Шелкового пути, при реализации которой Китай может воспользоваться содействием Индии, но в которой последней может в итоге не найтись места. Как отмечает в этой связи эксперт по безопасности в Индийском океане А. Сингх, несмотря на всю заманчивость данной инициативы для Индии, проект «Морской Шелковый путь» служит целям укрепления китайских экономических и военно-стратегических позиций в регионе, рычагом китайской политики «мягкой силы» и способом утверждения законности присутствия и отстаивания интересов Китая в Индийском океане. Ш. Кондапалли же говорит о том, что уже в настоящее время просматриваются методы, которые китайская сторона использует для того, чтобы как «обойти» (с точки зрения и географии, и влияния), так и изолировать Индию в регионе Индийского океана, и того же можно ожидать от аналогичного сухопутного «Шелкового пути».

Представляется, что ответы на все перечисленные вопросы, соображения и сомнения, связанные с инфраструктурной сферой, потребуют максимальной открытости, готовности к диалогу и скоординированности действий всех потенциальных участников мегапроекта. Действительно, без китайско-индийского взаимного доверия и консенсуса по данной проблеме вряд ли удастся достичь ощутимых результатов. Однако само решение данной проблемы, как уже отмечалось, сможет стать основой для дальнейшего позитивного сближения двух государств. Более того, если снять «американ-

ский налет» с идеи транспортного маршрута из Центральной Азии в Индию через Афганистан, то этот вариант может заслуживать большего внимания в рамках инициативы Экономического пояса; то же самое можно сказать и о транспортном коридоре «Север — Юг», который в случае реализации проекта «Нового Шелкового пути» также сможет получить дополнительный стимул к развитию — как сам по себе, так и в партнерстве с последним. Все это, несомненно, будет в интересах республик Центральной Азии, в том числе и Казахстана как гигантского инфраструктурного узла.

Завершая данный аналитический обзор гуманитарной сферы, можно отметить как наиболее значимые три фактора-вопроса. Во-первых, насколько велика роль исторического наследия индийско-китайских культурных связей (с, безусловно, более ощутимым в ретроспективе влиянием Индии на Китай в культурно-религиозном аспекте) в возможности решения текущих проблем их двустороннего взаимодействия? Во-вторых, насколько вероятно носящее гуманитарный характер параллельное (а возможно, и взаимное) сотрудничество — культурное, научно-образовательное и иное — Китая и Индии с республиками Центральной Азии? В-третьих (и здесь можно дать скорее утвердительный ответ), могут ли угрозы исламистского характера (здесь религия рассматривается как культурно-цивилизационный феномен в рамках гуманитарной области) с террористическим уклоном, создаваемые пакистанской стороной как для Индии, так и для Китая, в целом способствовать улучшению их отношений? И хотя, как и в большинстве случаев, фактор сотрудничества в гуманитарной сфере по своей изначальной приоритетности и конечной значимости зачастую стоит на одном из последних мест, он также должен учитываться при анализе перспектив развития южного ответвления «Нового Шелкового пути».

Безусловно, проведенный анализ ставит своей конечной целью ответ на вопрос о том, как все вышеперечисленное отразится на особенностях участия центральноазиатских республик, прежде всего Казахстана, в проекте Экономического коридора/Пояса «Нового Шелкового пути»? Здесь представляется, что поскольку само участие Центральноазиатского региона в данном проекте в том или ином варианте не подвергается сомнению в силу его естественного географического положения, то целесообразно говорить не столько о плюсах и минусах такого участия, сколько о его минимально и максимально вероятных перспективах.

С одной стороны, невозможно не учитывать негативное, но в то же время в определенной степени обоснованное восприятие Центральной Азии как «периферии» интеграционных проектов. Во-первых, представляется сложным указать хотя бы на одну собственную экономическую (шире — социально-экономическую) инициативу, появившуюся в данном регионе, которая бы достигла своей полной реализации. Как правило, такие инициативы, если и не уходили в небытие, то по причине различных своих корректировок дублировались и наслаивались друг на друга, и в конечном итоге могли достигнуть лишь «предварительно намеченного», но не запланированного уровня осуществления. Все это вызывало сомнения как внутри, так и вне региона относительно самой возможности центральноазиатских республик сформировать более или менее жизнеспособную экономическую интеграционную единицу, выработать более или менее перспективный и поддающийся реализации экономико-инфраструктурный проект. Это, в свою очередь, порождало тезисы о способности, а потому и необходимости данных республик лишь быть включенными либо, так или иначе, присоединяться к уже готовым интеграционным, инфраструктурным и иным проектам, разработанным и поддерживаемым более

крупными акторами региональной и глобальной экономики. При этом, во-вторых, подобное включение или присоединение происходило на основе интересов, потребностей и целей самих данных акторов, с действительно существовавшей, но все же ограниченной возможностью для центральноазиатских республик отстаивать собственные интересы. Последнее пусть и извлекают в итоге определенные реальные дивиденды, но, как правило, меньше субъективно ожидаемых и иногда даже объективно возможных.

Кроме того, здесь можно высказать пусть и спорное, но все же имеющее ряд доказательств мнение о том, что по ряду параметров ни Китай, ни Индия не рассматривают республики Центральной Азии как своих первоочередных (с точки зрения приоритетности) и комплексных (с точки зрения всего спектра сфер сотрудничества) экономических партнеров в рамках проекта «Нового Шелкового пути», отводя им роль сырьевого придатка и транспортного коридора (т.е. во всех смыслах промежуточного, но не конечного пункта) с инфраструктурной и в целом экономической точек зрения. Определенное негативное влияние имеет и противопоставление приоритетности Китая и Индии для центральноазиатских государств, в том числе и Казахстана. Если Китай по ряду параметров занимает одну из лидирующих позиций в списке их партнеров, то Индия на основе множества факторов нередко практически полностью выпадает из истинных (а не формально декларируемых) калькуляций этих государств, и в этой связи автору не раз приходилось слышать риторический вопрос-сожаление индийских коллег о причинах несопоставимо больших успехов Китая на центральноазиатском направлении по сравнению с Индией.

В таком случае можно говорить лишь о минимальных перспективах для государств Центральной Азии с точки зрения извлечения выгод из создания и участия во всем проекте

Экономического коридора/Пояса «Нового Шелкового пути», в том числе и ответвления, идущего в сторону Южной Азии.

Однако, с другой стороны, при действительном продуманном и грамотном продвижении собственных интересов в рамках данного проекта (а не пассивном участии и принятии «правил игры» его более крупных игроков-инициаторов) у центральноазиатских республик, в том числе и Казахстана, появляется перспектива выхода не к одному, а сразу к двум океанам — Тихому и Индийскому — и, следовательно, преодоления своего статуса «закрытых от моря» (land-locked) государств. Здесь важно обратить внимание на то, что и Китай, и Индия на протяжении достаточно долгого времени по отдельности предлагали республикам Центральной Азии пути выхода к Мировому океану через свои территории. Китай после начала функционирования идущего к его территории из Казахстана трубопровода Агасу — Алашанькоу в определенной степени может говорить о выполнении своего предложения в данной сфере. Индийская сторона также не оставляет подобные попытки (так, в конце 2013 г. в Дели проходила полномасштабная конференция на тему «Индийский океан и не имеющие выхода к морю государства Центральной Азии» с целью выявления возможностей и перспектив в этой области). Тем не менее, если в ситуации с односторонними предложениями имелись определенные проблемные моменты, особенно на индийском направлении — от незаинтересованности (вопрос о том, насколько нужен дополнительный вариант Индии при наличии варианта Китая) до нежелания (нецелесообразности вмешиваться в сложные индийско-китайские отношения) и даже опасений (вопрос о том, какую реакцию Китая вызовут проекты транспортных коридоров в Индию), то при условии создания и реального содержательного наполнения китайско-индийской ветки Нового Шелкового пути, проходящей через Центральную Азию, для

государств региона будет снята проблема выхода к Мировому океану по двум данным направлениям. Безусловно, вопросы Афганистана, индийско-пакистанских противоречий, участия Ирана с подключением коридора «Север — Юг», вмешательства внешних акторов и иные вряд ли найдут при этом свое одномоментное решение, однако старт в этой связи может и должен быть положен.

Более того, у Казахстана как экономического лидера Центральноазиатского региона существует ценная возможность создания если не прецедента (поскольку таковой уже имеется), то, во всяком случае, благоприятных перспектив одновременного индийского и китайского, а в перспективе и индийско-китайского сотрудничества с одним и тем же регионом в схожих условиях и на основе схожих приоритетов и направлений. Именно такую возможность в настоящее время предоставляет разворачивающаяся инициатива Экономического коридора/Пояса «Нового Шелкового пути», и в таком случае трудно переоценить максимальные горизонты позитивных перспектив и выгод для республик Центральной Азии от реализации данного мегапроекта.

В заключение с учетом всего вышесказанного необходимо отметить, что, несмотря на все издержки и противоречия индийско-китайских отношений напрямую и через регион Центральной Азии, перспективное Южное ответвление «Нового Шелкового пути» должно рассматриваться как один из геοэкономических и геополитических шансов, достойный того, чтобы принять его во внимание и воспользоваться им. Здесь представляется актуальным привести положение А. Патнай-ка*, высказанное им еще в 2007 г. и имеющее непосредственное отношение к данному мегапроекту о том, что в настоящее время актуально говорить уже не о треугольнике Индия —

* Все приведенные мнения индийских экспертов были высказаны ими в интервью и личных беседах с автором статьи в период с 2006-го по 2015 г.

Китай — Россия, а о квадрате Южная Азия — Центральная Азия — Россия — Китай; это может быть даже пятиугольник с участием Ирана, но в любом случае именно Казахстан окажется в центре данного образования. В связи с этим у центральноазиатских республик — и прежде всего Казахстана как ядра данного региона — появляется очередная, по меньшей мере, среднесрочная возможность обдуманного и взвешенного вхождения (а не включения «третьими сторонами» и не присоединения в силу естественной географической расположенности) в данный проект на основе максимальной проработки, заявления и отстаивания собственных интересов, а также в целом утверждения себя в качестве равноправных субъектов региональных и глобальных экономических процессов, способных не просто приспособливаться к ним, но и оказывать на них ощутимое и учитываемое влияние.

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ВОЗМОЖНЫЕ ПОДХОДЫ И ПУТИ УЧАСТИЯ КАЗАХСТАНА

Нарибаев М.К.

Инициатива «Экономический коридор Шелкового пути» (далее — Инициатива), озвученная лидером Китая, носит масштабный и стратегический характер [1]. В данной статье сделана попытка рассмотреть некоторые наиболее значимые и интересные ее аспекты и возможные подходы к участию в ней Казахстана. Прежде всего, интересен подход к интерпретации и формулировке Инициативы.

Во-первых, используются символы общей истории и преемственности поколений в передаче ценностей Великого Шелкового пути: «мир и сотрудничество, открытость и толерантность, заимствование и обмен опытом, взаимная выгода и общий выигрыш». Великий Шелковый путь объявлен символом общения Востока и Запада [2].

Во-вторых, отражены современные международные реалии XXI в., когда «...процесс восстановления мировой экономики идет “вялым и медленным”, а международная и региональная обстановка остается сложной и запутанной», отмечается актуальность развития «основной ценности Великого Шелкового пути».

В-третьих, прямо указано, что китайская экономика и мировая экономика тесно связаны между собой. Свои интересы и планы Китай предлагает реализовать через «...неизменную открытость внешнему миру, как основу государственной политики, создание новой всесторонней системы открытости и глубокую интеграцию во всемирную экономическую систему» [2].

В-четвертых, выражается потребность Китая «в расширении открытости внешнему миру и укреплении взаимовыгод-

ного сотрудничества со странами Азии, Европы, Африки... Китай готов... взять на себя больше обязательств и внести более весомый вклад в мир и развитие человечества... и сформировать новую модель международного сотрудничества и менеджмента» [2].

В-пятых, тезис «Современный мир переживает... сложные изменения, мировой финансовый кризис... мировая экономика восстанавливается медленно и в своем развитии не едино направлена. Большие изменения вынашиваются в международной торгово-инвестиционной структуре и в правилах... торговли» [2] еще раз подчеркивает серьезность проблем и необходимость их совместного решения.

В-шестых, предлагаемое совместное создание «Одного пояса и одного пути» станет ответом «на зов мира к многополярности, глобализации экономики, культурному многообразию, региональному сотрудничеству открытого типа, общей для всего мира системы свободной торговли и открытости», а также позволит стимулировать и упорядочить перемещение факторов производства, повысить эффективность распределения ресурсов и т.п.

В-седьмых, Инициатива представляется одной из составляющих проводимой стратегии торгово-экономического освоения региона Центральной Азии и создания в перспективе полноценной зоны свободной торговли. Ее дух еще раз подтверждает тезис о четкой и прагматичной внешней политике Китая как в глобальном, так и региональном формате, включая Центральноазиатский регион. Поэтому можно согласиться с мнением экспертов, что Инициатива носит объективный характер и будет продвигаться страной-автором, несмотря на возможное сопротивление других игроков [3]. Китай ведет активную проработку этого вопроса. «Свежим» примером служит обсуждение вопроса о создании зоны свободной торговли

и «состыковки» ЕАЭС с проектом Шелкового пути в ходе визита в Россию Председателя КНР.

Здесь представляется своевременным сделать ссылку на то, что Казахстан в целом одобряет «стратегическую Инициативу Си Цзиньпина о строительстве Экономического коридора Шелкового пути и готов укрепить поддерживаемые с китайской стороны связи в таких направлениях, как экономика, сфера коммуникаций и культурно-гуманитарное взаимодействие» [4].

Учитывая изложенное, можно сделать предварительный вывод о том, что такой масштабный и долгосрочный проект имеет определенные преимущества и для Казахстана как потенциального участника и предполагает возможность участия в нем с учетом некоторых условий:

1. Анализ и выделение элементов, привлекательных (выгоды и преимущества) для национальной экономики страны.

2. Необходимость четкого определения условий (организационных, правовых и др.) участия в проекте. Одним из основных условий должно оставаться безусловное обеспечение экономической безопасности.

3. Рассматривать тезис о необходимости «сверить и соединить стратегии развития между собой, раскрыть потенциал регионального рынка, активизировать инвестиции и потребление, создать спрос и рабочие места...» [5] как один из путей развития регионального формата внешнеэкономической деятельности Казахстана.

4. Проработать возможности, позволяющие « народам разных стран чаще встречаться и больше познать друг друга» для взаимного доверия и уважения для дальнейшего развития разностороннего сотрудничества.

5. Сформулировать подходы и разработать механизм участия в проекте, позволяющий Казахстану не нарушать обязательства членства страны в организациях, в первую очередь ЕАЭС.

В определении подходов и путей обеспечения участия Казахстана в проекте, на наш взгляд, следует опираться на опыт и достигнутые результаты казахстанско-китайских экономических взаимоотношений, полученные после установления дипломатических отношений. По основным направлениям их коротко можно оценить так [6]:

1. Договорно-правовая база. Сформирована расширенная договорно-правовая база отношений, в основе которой более 80 двусторонних и многосторонних совместных деклараций, соглашений и других документов. Торгово-экономические отношения развиваются на основе более 40 документов. Уровень взаимодействия определяется Стратегией сотрудничества Казахстана и Китая в XXI в., Концепцией экономического сотрудничества, Соглашением о режиме государственной границы, Соглашением об открытии Института Конфуция в Казахстане и другими документами.

2. Взаимная торговля. Область взаимной торговли для казахстанско-китайских отношений является наиболее важной, учитывая огромный промышленно-торговый потенциал Китая и его соседство с нашей страной. За период с 2001-го по 2012 г. товарооборот между двумя странами, по официальным источникам, не учитывающим данные неорганизованной, «челночной» торговли, возрос с 831,6 до 24 060,4 млн долл., то есть в 28,9 раза (таблица).

Табл. Основные показатели взаимной торговли, млн долл.

Показатель	Годы							
	2001	2004	2005	2007	2008	2010	2011	2012
Товарооборот	831,6	2 725,4	3 675,7	9 146,8	12 241,7	14 092,5	21 319,5	24 060,4
Экспорт	659,6	1 967,2	2 423,9	5 639,5	7 676,6	10 126,4	16 298,4	16 561,7
Импорт	171,9	758,2	1 251,8	3 507,2	4 565,1	3 966,1	5 021,1	7 498,7
Сальдо	487,7	1 209,0	1 172,1	2 132,3	3 111,5	6 160,3	11 277,3	9 063,0

Источник: составлено согласно данным Комитета таможенного контроля МФ РК и ист. [3].

В структуре казахстанского экспорта преобладают черные металлы и изделия из них, медь и изделия из нее, топливо минеральное, нефть и продукты их перегонки, алюминий и изделия из него, продукты неорганической химии, изделия из драгоценных металлов, руды, шлаки и зола, кожа и сырье, другие товары.

Структуру импорта из Китая составляет в основном продукция с высокой добавленной стоимостью — реакторы, котлы, оборудование, топливо минеральное, продукты органической и неорганической химии, керамические изделия, изделия из черных металлов, инструменты, электрические машины и оборудование, средства наземного транспорта, различная электронно-бытовая техника, компьютеры, обувь и аналогичные товары народного потребления.

Сфера инвестиций также является для двусторонних отношений приоритетной. В казахстанскую экономику из Китая по состоянию на конец 2012 г. было привлечено прямых инвестиций в размере 4 554,6 млн долл. На тот же период размер валового оттока прямых инвестиций из Казахстана в Китай составил 217,0 млн долл.

Нефтегазовая сфера. Данное направление является стратегическим для обеих сторон. За последние годы Китай значительно увеличил импорт углеводородов. По оценкам зарубежных экспертов, в перспективе данная тенденция будет сохраняться.

Значимая роль здесь отводится действующему нефтепроводу Атасу — Алашанькоу, эксплуатация которого позволит Казахстану решить ряд задач национальной экономики, добиться углубления двустороннего и регионального сотрудничества, а также внести вклад в реализацию экспортной политики нашего государства.

Сфера транспорта и коммуникаций представляется одной из неотъемлемых в системе двусторонних торгово-эко-

номических связей. Сотрудничество в области *гражданской авиации* осуществляется в соответствии с Межправительственным соглашением о воздушном сообщении от 1993 г. Авиаперевозчиками являются авиакомпании Air Астана и China Southern Airlines. Так, авиакомпания Air Астана выполняет регулярные рейсы по маршруту Алматы — Пекин — Алматы, а China Southern Airlines — Урумчи — Алматы — Урумчи.

В рамках *железнодорожного транспорта* ведется совместная работа по обеспечению своевременного пропуска грузов через международный железнодорожный пограничный переход Достык — Алашанькоу, связывающий ЦАР с Китаем и другими странами Юго-Восточной Азии. Также достигнуто увеличение провозной способности участка Актогай — Достык, реконструирована инфраструктура, используются новые технические средства, построены социально-бытовые объекты в п. Достык.

В сфере *телекоммуникаций* ОАО «Казтелеком» сотрудничает с компанией China Telecom по предоставлению международных телекоммуникационных услуг. В 1995 г. были установлены прямые спутниковые телефонные каналы Казахстан — Китай, введено 30 наземных цифровых каналов, число которых увеличено.

Водный транспорт занимает важное место в области транспорта. Решается вопрос рационального использования и охраны ресурсов трансграничных рек и окружающей среды. В рамках Казахстанско-китайского комитета по сотрудничеству действует Совместная комиссия по использованию и охране трансграничных рек.

Приграничное сотрудничество между соседними территориями стало отдельным направлением взаимодействия, перешедшего на новый качественный уровень в 2005 г. в связи с открытием Международного центра приграничного

сотрудничества «Хоргос» (МЦПС «Хоргос»). МЦПС имеет большие возможности в сервисном обеспечении приграничных торгово-экономических процессов. В перспективе он станет важным элементом торгово-экономической зоны в регионе ШОС.

Область образования. На базе двустороннего Межправительственного соглашения и Соглашения ШОС в области образования налажены прямые контакты между учебными заведениями двух стран, осуществляется международная академическая мобильность. Молодежь из соседней страны, в основном из СУАР, выбирает казахстанские вузы для получения образования. Большую популярность сегодня имеют инженерные специальности. Только в КазНТУ им. К.И. Сатпаева (ныне — АО «Казахский национальный исследовательский технический университет им. Сатпаева») ежегодно обучается около 300—350 студентов — граждан Китая. Некоторые из них по окончании обучения планируют участвовать в реализации совместных казахстанско-китайских инновационных проектов. В ведущих вузах соседней страны получают образование более 1,5 тыс. казахстанских студентов. Способствует этому деятельность сетевого Университета ШОС, в рамках которого казахстанские магистранты продолжают обучение в ведущих университетах Китая [7].

Выше были отмечены некоторые из достижений и результатов двустороннего сотрудничества. Далее остановимся на подходах к участию Казахстана в Инициативе. Они должны, на наш взгляд, отражать следующее:

- взаимовыгодный характер сотрудничества;
- обеспечение экономической безопасности страны;
- всемерная поддержка стратегического характера партнерства, имеющего концептуальную основу.

Перспективными направлениями участия Казахстана в проекте должны быть: взаимная торговля, сфера инвести-

ций, развитие различной транспортной инфраструктуры, энергетика и транспортировка энергоресурсов, приграничное сотрудничество, переход к «зеленой экономике» — «зеленые реформы». Развитие данных направлений в проекте представляется следующим образом:

Взаимная торговля входит в перечень приоритетных проектов «Один пояс и один путь». Здесь следует четко придерживаться курса на устранение дисбаланса структуры казахстанского экспорта, обеспечение его диверсификации и поступательного роста товарооборота. В первую очередь необходимо снижение доли сырьевых товаров, металлического лома и аналогичных товарных позиций. Одновременно следует вести целенаправленную работу по увеличению содержания в казахстанском экспорте продукции с высокой добавленной стоимостью. Также следует сосредоточиться на решении ряда задач, предложенных в Инициативе.

1. Создание более благоприятных условий для торговли за счет:

- устранения инвестиционных и торговых барьеров, улучшения бизнес- среды в Казахстане;
- повышения потенциала сотрудничества и улучшения его качества;
- повышения прозрачности технических мер регулирования торговли;
- расширения товарной номенклатуры, оптимизации структуры взаимной торговли;
- разработки новых форм торговли, таких как трансграничная электронная коммерция;
- создания программы мер содействия торговле услугами.

2. Развитие таможенного сотрудничества может идти за счет уменьшения издержек и увеличения пропускной спо-

способности перемещения грузов. Основными путями здесь станут:

- взаимопомощь и взаимное признание результатов таможенного контроля;
- развитие сотрудничества в вопросах инспекции и карантина, сертификации товаров;
- улучшение инфраструктуры на пунктах пропуска и введение на КПП режима «одного окна»;
- повышение безопасности поставок за счет оптимизации процедур трансграничного надзора, введение онлайн-проверок карантинных сертификатов, взаимного признания сертифицированных посредников (дистрибьютеров);
- эффективный обмен данными таможенной статистики.

Указанные пути будут способствовать решению еще одной важной для Казахстана внешнеэкономической задачи — формированию условий реализации соглашений ВТО. Казахстан уже завершает процесс вступления в эту организацию и в перспективе ему предстоит вести торгово-экономическое взаимодействие на новых условиях. Нашей стране необходимо сформировать и удержать определенные конкурентные преимущества и перспективы ведения внешнеторговой деятельности.

Сфера инвестиций. В этой ключевой сфере следует проводить работу путем:

- улучшения благоприятных условий для использования инвестиций;
- устранения имеющихся барьеров по привлечению инвестиций;
- обеспечения всесторонней защиты инвестиций и избежания двойного налогообложения;
- соблюдения законных прав и интересов инвесторов.

Рост привлекаемых инвестиционных средств китайских партнеров следует направлять в перерабатывающие произ-

водства, в первую очередь в нефтегазовый и горно-металлургический секторы. Актуальным остается совместное создание высокотехнологических производств по переработке сырья, выпуск конкурентоспособных продуктов нефтехимии и металлургии, а также производство оборудования для нефтегазовой и металлургической промышленности, соответствующего мировым стандартам. Такая продукция позволит Казахстану:

- обеспечить собственный внутренний рынок современным оборудованием;
- сократить расход валютных средств на импорт аналогичного оборудования;
- продвигать его на внешние рынки сбыта, улучшая структуру экспорта.

Развитие различной транспортной инфраструктуры. Это направление должно стать наиболее емким и разносторонним, так как связано практически со всеми отраслями национальной экономики.

1. Необходимым представляется развитие инфраструктуры в сфере транспорта и логистики, проектов инфраструктуры приграничного сотрудничества в целях улучшения условий автомобильных и железнодорожных грузопассажирских перевозок и повышения эффективности использования Трансазиатского коридора. Казахстану следует организовать и участвовать в работе по:

- состыковке планов строительства инфраструктуры и существующих технологических стандартов;
- строительству международных магистралей и сети транспортной инфраструктуры;
- развитию инфраструктуры в сфере сельского, лесного и рыбного хозяйств, животноводства, переработки сельскохозяйственной продукции и экологического туризма.

2. В области международных телекоммуникаций приоритетным может стать участие в совместном строительстве трансграничных волоконно-оптических и кабельных линий связи. Это позволит повысить качество и обеспечить надежность трансграничных телекоммуникаций по всему Экономическому поясу Шелкового пути. Следует также включить вопрос совместного производства оборудования в программу сотрудничества.

3. В целях обеспечения бесперебойного функционирования сухопутных и водных каналов для смешанных перевозок, а также международной системы прохождения таможенной, перегрузки и мультимодальных перевозок, заинтересованным структурам следует участвовать в работе по:

- формированию совместных правил международной транспортировки грузов;
- строительству инфраструктуры на пограничных переходах;
- увеличению количества водных маршрутов и авиасообщений;
- укреплению сотрудничества в области морской логистики;
- повышению уровня модернизации авиационной инфраструктуры.

Сфера энергетических ресурсов и передачи энергии. Здесь следует активизировать сотрудничество в гидроэнергетике, атомной энергетике, ветро- и солнечной энергетике, других видах экологически чистой и возобновляемой энергии. Актуальным является развитие технологий, оборудования и инжиниринга в области глубокой переработки природных энергоресурсов.

В рамках сферы по передаче энергии и энергоресурсов предлагается участвовать в совместной деятельности по:

- обеспечению безопасности нефтяных и газовых трубопроводов, других транспортных маршрутов;

- строительству трансграничных ЛЭП и коридоров передачи электроэнергии;
- модернизации существующих региональных электросетей.

Развитие прямых связей между административно-территориальными единицами стран. Это направление представляется достаточно актуальным. Со стороны Казахстана субъектами могут выступить Восточно-Казахстанская, Алматинская и Жамбылская области, учитывая их территориальную близость. С китайской стороны можно предложить регионы Урумчи, Ининь, Гуанчжоу и другие. При этом важным инфраструктурным компонентом, безусловно, должен стать МЦПС «Хоргос». Целесообразно активизировать научно-техническое сотрудничество, обмен опытом в сфере высоких технологий, инноваций. Следует установить тесные контакты и изучить опыт и возможности Урумчийской зоны по созданию высоких технологий и технико-экономического развития.

Сфера «зеленых» реформ и внедрения «зеленых» технологий. Учитывая Большой опыт Китая в области «зеленых» реформ и то, что в Казахстане ведется работа по переходу к «зеленой экономике», целесообразно включить перечень задач — пункты Инициативы о необходимости «строить объекты “зеленой” низкоуглеродистой инфраструктуры и уделять этому неослабленное внимание, предотвращая негативное влияние на среду и климат» региона. Следует проводить активную деятельность по повышению экологической культуры, укреплению сотрудничества в сфере охраны экологии, биологического разнообразия и противодействия изменениям климата, сообща «строить» так называемый «зеленый» Шелковый путь.

Необходимо учитывать и то важное обстоятельство, что в Китае приветствуется привлечение инвестиций иностран-

ных компаний в экономику страны и развитие инфраструктуры и промышленности стран, по территории которых пролегают маршруты Шелкового пути.

В заключение хотелось бы отметить, что применение указанных подходов и путей участия в создании Экономического коридора Шелкового пути позволит Казахстану воспользоваться выгодами и результатами этого амбициозного проекта, а также обеспечить совершенствование внешнеэкономической деятельности и содействие развитию национальной экономики.

Литература

1. Выступление Председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев Университете (полный текст) // <http://kz.chineseembassy.org>.
2. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века. Генеральное консульство КНР в Алматы. — Алматы, 2015.
3. Сыроежкин К.Л. Нужно ли Казахстану бояться Китая: мифы и фобии двусторонних отношений. — Алматы: ИМЭП при Фонде Первого Президента РК, 2014.
4. Китаю и Казахстану нужно создать «Экономический коридор Шелкового пути» — Председатель КНР Си Цзиньпин // Сайт посольства КНР в РК // <http://kz.chineseembassy.org>. — 2013.09.08.
5. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века...
6. Нармбаев М. Внешнеэкономическая деятельность Казахстана в условиях глобализации: анализ, методология и совершенствование механизмов управления. — LAMBERT Academic Publishing, Germany, 2012. — 384 с.
7. Китаю и Казахстану нужно создать «Экономический коридор Шелкового пути» — Председатель КНР Си Цзиньпин...

**ПРОЕКТ «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»
И КАЗАХСТАНСКО-КИТАЙСКИЕ ОТНОШЕНИЯ:
ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ И ПОЛИТИЧЕСКОЕ
СОТРУДНИЧЕСТВО В ПРИОРИТЕТЕ,
КУЛЬТУРНО-ГУМАНИТАРНОЕ — В ПОТЕНЦИАЛЕ**

Садовская Е.Ю.

С приобретением суверенитета двусторонние отношения Республики Казахстан с Китайской Народной Республикой динамично развиваются. С 1992-го и по 2014 г. было подписано около 200 двусторонних соглашений в сфере экономического и торгового, военного и финансового сотрудничества, визового, пограничного и таможенного режима, образовательного и культурного обмена и т.д., которые способствуют активному взаимодействию в перечисленных областях. Казахстан и Китай сотрудничают как в двустороннем, так и многостороннем формате и в последние годы вышли на новый уровень всестороннего стратегического партнерства.

Новой крупной вехой в развитии двусторонних отношений РК и КНР во втором десятилетии XXI в. стал визит Председателя КНР Си Цзиньпина в Казахстан и другие страны Центральной Азии в сентябре 2013 г., во время которого им была выдвинута инициатива «Экономического пояса Шелкового пути». Глава КНР подчеркнул, что его создание, то есть развитие единой транспортной сети в Центральной Азии, России и далее в Европе поможет укрепить экономические связи, углубить сотрудничество и расширить потенциал развития стран Евразии. Последующие визиты Председателя КНР и Премьера Госсовета Ли Кэцзяна в 2014—2015 гг. сопровождались достижением важных договоренностей и подписанием соглашений об инвестициях и углублении экономического сотрудничества.

Опубликованная в марте 2015 г. программа продолжает концептуализацию проектов «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века» и предлагает практические действия по их совместному созданию. Документ делает важный акцент на общих ценностях Великого Шелкового пути, которые передаются из поколения в поколение: а именно «мир и сотрудничество, открытость и толерантность, взаимобмен опытом и взаимная выгода, общий выигрыш» [1]. В стратегическом документе, обозначающем видение китайской стороной перспектив инвестиционной политики, развития транспортной инфраструктуры, организации торговли и создания промышленных кластеров вдоль Шелкового пути и т.д., снова приоритет отдан экономической сфере, хотя и есть раздел «Укрепление близости между народами», посвященный гуманитарному сотрудничеству.

В данной публикации мы уделим преимущественное внимание именно гуманитарному сотрудничеству между Казахстаном и Китаем, его состоянию и перспективам, потому что, на наш взгляд, основное внимание до сих пор уделялось и уделяется экономическим отношениям, а взаимодействие в социокультурной сфере (научной, культурной, в области библиотечного дела, здравоохранения, туризма и т.д.) находится на начальном этапе, равно как и взаимодействие между народами (гражданским обществом) в РК и КНР.

Понятие и законодательная база гуманитарного сотрудничества в РК

Существует много подходов к определению понятия «гуманитарного сотрудничества». Как известно, в публичном дискурсе в западных странах определение «гуманитарное сотрудничество» используется в первую очередь в контексте

оказания помощи в чрезвычайных ситуациях и борьбе с нарушениями прав человека. В данной публикации автор трактует гуманитарное сотрудничество шире и включает в него такие направления, как культурное, научное, образовательное, музейное и библиотечное дело, сотрудничество в области физической культуры и спорта, здравоохранения и экологии, развитие туризма и другие — словом то, что способствует непосредственным контактам людей, налаживанию межкультурного диалога и придает человеческое измерение всякой (меж)государственной политике.

В развитии гуманитарного сотрудничества участвуют не только политические и деловые круги, но и общественные объединения и ассоциации, религиозные организации. Предполагается активное вовлечение ученых (экспертного сообщества в целом), творческих работников, журналистов (и СМИ в целом — для налаживания и расширения информационного обмена), отдельных граждан. Общественная дипломатия осуществляется в самых разнообразных формах — от краткосрочных визитов до постоянных научных, образовательных, культурных обменов, от единовременных акций до продолжительных кампаний (например, Год культуры, Год науки или Год, посвященный юбилейной дате в истории культуры). Кроме того, она охватывает такие инициативы, как учреждение городов-побратимов, развитие связей между библиотеками, музеями, научными центрами, организациями гражданского сектора и т.д.

Гуманитарное сотрудничество между РК и КНР имеет постоянно развивающуюся международно-правовую базу, хотя и не столь основательную, как в торговой, энергетической сферах, в области безопасности. Первое соглашение о культурном сотрудничестве между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики было подписано в Пекине 10 августа 1992 г. В нем всего

десять статей и его можно считать рамочным. В последующие годы разрабатывалась договорная база, самая солидная на сегодня — в области образования, и это именно та сфера, где Казахстан и Китай достигли впечатляющих успехов.

В рамках реализации соглашения на протяжении последних 15—20 лет в Казахстане и Китае проводились совместные культурные мероприятия, например, дни культуры, выставки, отмечались юбилейные даты. Важными событиями в развитии сотрудничества в культурно-гуманитарной сфере стали торжества в Пекине по случаю 150-летия Абая (1995 г.), Дни культуры Казахстана в Китае (2001 г.), Дни культуры Китая в Казахстане (2002 г.), Дни культуры Казахстана в Китае (октябрь 2007 г.) и другие мероприятия. В декабре 2011 г. в Астане и Алматы прошла Неделя культуры СУАР КНР в рамках празднования 20-летия независимости Казахстана и 20-летия установления дипломатических отношений между двумя странами [2].

На сегодняшний день в социально-гуманитарном сотрудничестве между РК и КНР имеются три направления, которые характеризуют, несомненно, высокий уровень активности и непосредственных контактов между людьми. С точки зрения сферы деятельности — это высшее профессиональное образование и академическая мобильность; с точки зрения акторов или социальных групп — это мелкие и средние предприниматели, которые поддерживают постоянные деловые и человеческие контакты (хотя эта сфера тяготеет к экономической, мы покажем ниже, почему она важна на уровне «низовых» контактов). С региональной точки зрения — это Синьцзян-Уйгурский автономный район — соседний регион и основной торгово-экономический и бизнес-партнер Казахстана и, в частности, его Восточно-Казахстанской и Алматинской областей. Кратко остановимся на этих и некоторых других направлениях, которые обладают значительным потенциалом развития.

Успешные и потенциальные направления двустороннего гуманитарного сотрудничества и их потенциал

В рамках программ сотрудничества в сфере образования КНР инвестирует в образовательный сектор Казахстана, увеличивает прием студентов в китайские вузы и колледжи и сам посылает студентов на обучение в университеты Казахстана, содействует взаимному обмену научно-педагогическими кадрами, расширяет обмен информацией по вопросам образовательного процесса, открывает институты Конфуция, активно пропагандирует изучение китайского языка [3].

В результате за последние десять лет число студентов из Казахстана в Китае резко возросло и составило почти 11,2 тыс. человек в 2014/15 учебном году. Открылись первые институты Конфуция в Астане, Алматы, Актобе и Караганде на базе вузов этих городов. Институты Конфуция отправляют в КНР сотни студентов и сотрудников. Чтобы повысить интерес и стимулировать процесс усвоения языка, институты совершенствуют методические программы, проводят конкурсы китайского языка.

Однако институты Конфуция далеко не исчерпали свой потенциал в продвижении китайского языка и китайской культуры. Они имеют компьютерные залы с мультимедийным оснащением и спутниковую связь, библиотеки с учебными пособиями, видеоматериалами и справочной литературой на китайском и русском языках, которые необходимо сделать открытыми и доступными не только для студентов вузов, где расположены институты, но и для широкой общественности в тех городах, где расположены вузы. Распространение журналов и книг о Китае, проведение конкурсов на знание китайской культуры, создание кружков по интересам, развитие совместных публичных проектов могли бы способствовать более тесному гуманитарному сотрудничеству народов.

Это также касается *научно-технического сотрудничества* с КНР, которое осуществляется на базе нескольких межправительственных и межведомственных соглашений о научно-техническом сотрудничестве (1994 г.), о долгосрочном научно-техническом сотрудничестве в области сейсмологии, прогноза и оценки сейсмической опасности (2009 г.), многостороннего соглашения государств — членов ШОС о научно-техническом сотрудничестве (2013 г.) и др.

Сегодня в рамках казахстанско-китайской программы научно-технического сотрудничества реализуется совместных 42 проекта [4]. Но это можно считать лишь началом сотрудничества, учитывая значительный кадровый научный потенциал двух стран и востребованность исследований в естественных, точных и гуманитарных науках. Для Казахстана особенно важно изучение опыта экономического реформирования в Китае — как его достижений, так и ошибок и недостатков. Это необходимо не только в теоретическом плане, но и в плане практического заимствования положительного опыта КНР.

Книгоиздательские проекты. Специфика современной ситуации в том, что сегодня не только профессиональные синологи и востоковеды, но и другие специалисты в самых различных сферах начинают заниматься изучением Китая в сравнительной перспективе с Казахстаном. Это растущий отряд специалистов, которые занимаются теоретическими и прикладными исследованиями в научной, образовательной, культурной сферах, и научная литература о Китае по роду их профессиональной деятельности будет остро востребована.

Кроме того, и в Казахстане, и во всем мире растет интерес к духовному наследию различных исторических эпох Китая, в частности к философии конфуцианства, однако философской и исторической литературы явно недостаточно. Стоит упомянуть, что в Москве для популяризации истории и куль-

туры Китая в настоящее время издается десяти томное издание «История Китая с древнейших времен до начала XXI века» — коллективная монография, подготовленная в Институте Дальнего Востока Российской академии наук [5], которая могла бы распространяться и в библиотеках Казахстана. Китаеведы также все чаще пишут о привлекательности системы ценностей КНР и о том, что делает Поднебесная для создания имиджа миролюбивой и открытой страны, создающей «гармоничное общество» и «гармоничный мир» [6], тем не менее научных и популярных, компетентных публикаций на эту тему, доступных широкому читателю, чрезвычайно мало.

Нельзя сказать, что в этом направлении ничего не делается. Как сообщает МИД РК на своем сайте, «при участии ученых двух стран на основе документов китайских архивов изданы книги о древних племенах уйсуней «Ежелгі үйсін елі», тюркском государстве «Ұлы Түрік қағанаты», а также казахско-китайских отношениях в период династии Цин (1644—1911 гг.)» [7]. И возникает вопрос, когда же будет подготовлена история казахстанско-китайских отношений в XXI в., история международных отношений в период суверенитета в 1991—2015 гг., остро востребованные в Дипломатической академии РК и международных и востоковедческих факультетах вузов Казахстана?

Поэтому одним из издательских проектов как для специалистов, так и для студентов и преподавателей (системы университетского образования в целом) и широкого пользователя может быть публикация книг по истории, культуре и отдельным проблемам современного развития КНР. Это может быть издание в духе времени — электронный вариант, размещенный в Интернете и доступный широкому читателю.

Помимо книгоиздательства, назрела потребность в специальном аналитическом издании журнального формата. На се-

годняшний день в Казахстане нет ни одного специализированного научного издания, журнала или информационного бюллетеня, сайта, посвященного Китайской Народной Республике и активно развивающимся китайско-казахстанским отношениям. Публикации в СМИ на эту тему появляются по разным «информационным поводам» и не носят систематического характера.

Мы не анализируем подробно такие направления, как *развитие межкультурных связей между музеями, библиотеками, спортивными учреждениями, организациями здравоохранения*. Здесь можно говорить об огромном потенциале взаимодействия. Затронем лишь развитие туристического бизнеса. В направлении Китая сегодня оно идет динамичнее, чем в сторону Казахстана. В связи с проведением Года туризма Китая в Казахстане, который совпадает с международной выставкой ЭКСПО в 2017 г. в Астане, Казахстан планирует упростить визовый режим для туристических групп из КНР, для того чтобы увеличить поток туристов в РК и активизировать сотрудничество в сфере туризма в целом [8]. Этот вопрос будет в ближайшие годы периодически попадать в центр внимания общественности и может стать поводом для публичных дискуссий. Очевидно, что министерствам и ведомствам РК, ответственным за визовую политику и развитие туризма, необходимо проводить более открытую информационную политику в этой области. Казахстан явно запаздывает и *с информационным сопровождением* этих законодательных новаций, и с практической поддержкой этого вида услуг: выпуском недорогих путеводителей, справочников, дву- и многоязычных словарей туриста и т.д.

Как казахстанцы воспринимают Китай и китайцев

История каждой страны уникальна, а в их взаимоотношениях есть периоды охлаждения и потеплений, есть драмати-

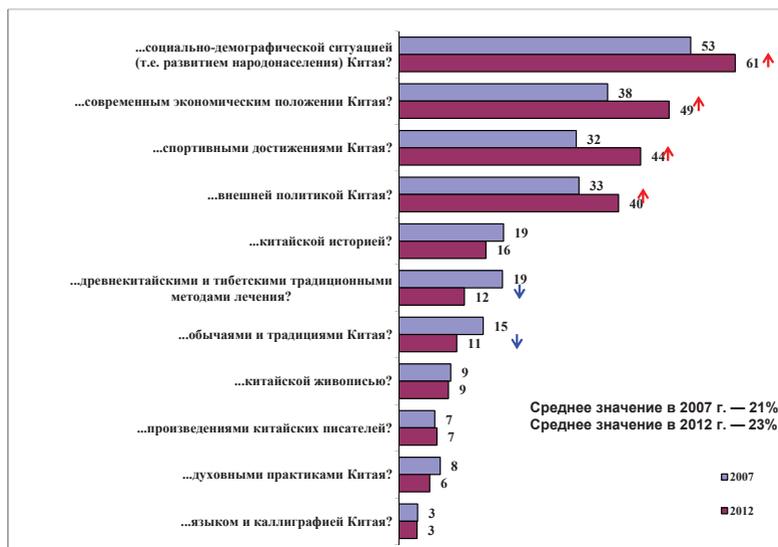
ческие страницы и трагические события, которые остаются в коллективной памяти народов, формируют восприятие, стереотипы и предрассудки. Поэтому так важно налаживать доверие, формировать уважение и толерантность, а для определения «проблемных точек» в восприятии и отношении народов необходимо проводить социологические исследования. Два таких исследования уже проведены в Казахстане и имеют мониторинговый характер, то есть было проведено две волны опросов в 2007 и 2012 гг. [9]. Необходимо проводить развернутые репрезентативные исследования, которые позволят выявить, какие стереотипы и опасения сформировались, и определить, что необходимо делать для их смягчения, ведь многие предрассудки не имеют ничего общего с действительностью.

Среди причин возникновения стереотипов и опасений по поводу Китая и китайских граждан в Казахстане — коллективная память народа (историческая причина), а также вполне современная — некомпетентность. Как выявил опрос, респонденты мало знают о социальных, экономических, политических реалиях современного Китая, почти не знают его культуру, традиции, особенности национального характера и поведения* (диаграмма 1).

* Социологическое исследование проведено по репрезентативной выборке методом личного (face-to-face) интервью. Выборка: 588 интервью в 2007 г., 544 интервью в 2012 г. среди городского населения Казахстана в возрасте 18 лет и старше (2007) и 15 лет и старше (2012). Для отбора респондентов была использована стратифицированная случайная вероятностная выборка. Стратами выступали 14 областей Казахстана, сгруппированных в пяти регионах: Северный, Восточный, Южный, Западный и Центральный; г. Алматы выделен в отдельную страту. Полевые работы были проведены во всех городах в период с 14 по 30 мая 2007 г. и с 17 мая по 8 июня 2012 г. Ошибка выборки — не более 4,1%. Опрос был проведен Агентством социальных и маркетинговых исследований «BRiF Research Group» (Алматы) в рамках авторского проекта «Современная китайская миграция в Казахстане» при поддержке Всемирного банка.

Диаграмма 1. Осведомленность казахстанцев о культуре, традициях и современной экономической и социальной жизни Китая (процентов) (N = 588 в 2007, N = 544 в 2012)

Знакомы ли Вы с... (показан процент тех, кто ответил «Да»)



↓ — данный показатель значительно уменьшился по сравнению с показателем 2007 г.

↑ — данный показатель значительно увеличился по сравнению с показателем 2007 г.

В целом уровень осведомленности о различных аспектах жизни Китая и китайской культуре не очень высок (в среднем 23%). Как показали результаты опросов 2007 и 2012 гг., осведомленность казахстанцев о современной жизни Китая: его внешней политике, экономических и спортивных

достижениях, демографической ситуации — значительно возросла в 2012 г., тогда как знания о культуре, истории и традициях остались на том же уровне или снизились. Респонденты больше осведомлены о современной жизни Китая (в среднем 39% в 2007 и 49% в 2012 г.), чем о его культуре и истории (в среднем 11% в 2007 и 9% в 2012 г.).

Если среди городского и, как правило, более образованного населения Казахстана нет глубокого знания Китая, то оно замещается «мифами» — субъективными представлениями, вымышленными и нередко внешне привнесенными. Это снижает доверие, негативно влияет на отношения между народами. Это контрастирует с общими традициями дружбы, открытости и гостеприимства основных этносов, проживающих на территории Казахстана: казахов, русских, украинцев, других народов. Респонденты говорят о «закрытости», «обособленности» живущих в Казахстане китайских граждан, о том, что они «общаются только между собой», живут в «параллельном мире». Это также вызывает напряжение в принимающем сообществе.

Это, наконец, привело к тому, что за последние пять лет, с 2007-го по 2012 г., во многих областях отношение к китайским мигрантам не стало доверительнее. Но есть регионы, где отношение улучшилось, и среди них — Восточно-Казахстанская область: здесь 93% респондентов нейтрально или положительно относятся к китайским гражданам (это самый высокий показатель по РК), причем 36% из них относятся хорошо или очень хорошо.

Опрос выявил корреляцию уровня образования и знаний о китайской культуре с отношением к присутствию китайских граждан в Казахстане. В Восточном регионе отмечается значительное повышение осведомленности респондентов по таким культурно-историческим аспектам жизни Китая, как история (с 13 до 27%), обычаи и традиции (с 6 до 22%), живопись (с 10 до 21%).

На взгляд автора, благожелательное отношение и низкий уровень алармизма в ВКО можно объяснить тем, что восточно-казахстанцы практически каждый день взаимодействуют с китайскими, в первую очередь с синьцзянскими, деловыми партнерами, здесь постоянно поддерживаются родственные и личные контакты, так как в СУАР проживает крупнейшая казахская диаспора КНР. Здесь развивается совместный бизнес, увеличивается торговля, реализуются трансграничные проекты, налаживается автомобильное и железнодорожное сообщение, интенсифицируются виртуальные и реальные коммуникации на различных уровнях. То есть происходит реальное экономическое и торговое взаимодействие, контакты по линии малого и среднего бизнеса, что способствует формированию среды для позитивного восприятия партнерства с Китаем и самих китайских партнеров.

Пример Восточно-Казахстанской области демонстрирует важность диверсификации каналов сотрудничества — экономического, торгового, гуманитарного на региональном, межотраслевом, межведомственном уровне, на уровне отдельных районов и предприятий, а также самих предпринимателей, малых и средних бизнесов и бизнесменов.

Хотя пример *сотрудничества регионов, особенно приграничных*, находится на стыке экономических, социальных и гуманитарных интересов стран и народов, есть еще одна инициатива — это *учреждение городов-побратимов*, которая играет не только символическую, но и реальную роль в развитии гуманитарного сотрудничества. Некоторые казахстанские города уже имеют свои города-побратимы в Китае, например, Астана, Алматы, Актау породнены соответственно с Пекином, Урумчи, Карамаем, и этот тренд можно продолжить.

Этот тренд может быть успешным, потому что накладывается на другой, мейнстримный тренд, который выявил опрос 2012 г., а именно растущий интерес населения Казахстана к

Китаю и готовность изучать Китай и даже специализироваться в китаеведении, причем и среди взрослых, и среди молодежи. Согласно опросу, 16% опрошенных имели знакомых, друзей или родственников, обучающихся в настоящее время или ранее обучавшихся в Китае. Опрос выявил растущую заинтересованность казахстанцев в получении образования в Китае либо китаеведческой специализации в Казахстане. Так, согласно опросу, 12% респондентов сами хотели бы получить образование в КНР и 18% — чтобы дети получили; хотели бы сами получить китаеведческую специализацию в РК — 13%, и хотели бы, чтобы дети учились в РК и здесь специализировались в китаеведении — 16%.

В Алматы ориентация на получение образования в Китае выше, чем в других регионах. Здесь у 27% респондентов есть знакомые, друзья или родственники, которые обучаются или обучались в КНР. В южной столице 17% респондентов хотели бы сами получить образование и 32% — чтобы дети получили образование в Китае. 27% алматинцев выразили желание сами получить китаеведческую специализацию в Казахстане и 39% респондентов — чтобы это сделали их дети.

В заключение этого раздела отметим, что все вышесказанное равным образом относится и к Китаю. Ведь еще менее известно о том, как Казахстан воспринимается в Китае и известен ли он вообще в китайском обществе, что они думают о сотрудничестве между странами (мы имеем в виду не только соседний Синьцзян, но китайское общество в целом). Одним из важных совместных проектов могло быть расширенное социологическое исследование, проведенное в широком контексте межкультурного диалога. Подобные мониторинговые исследования можно проводить каждые пять лет, чтобы отслеживать динамику изменений.

Конечно, для проведения таких сравнительных исследований необходимо крупное финансирование. Но и малое

финансирование может сыграть свою положительную роль. В Казахстане оперируют различные европейские и американские фонды и агентства, которые не только организуют студенческий и научный обмен, но и инвестируют в научные исследования, финансируя коллективные и индивидуальные гранты. Подобных китайских фондов нет в Казахстане и мало что известно о фондах конкурсов, которые проводятся в КНР и в которых могли бы участвовать казахстанские граждане.

Проблема осложняется отсутствием научной китаеведческой школы в Казахстане, отсутствием институтов по изучению Китая. В то же время в Китае открыты десятки исследовательских центров по изучению России и Центральной Азии, однако научные связи между учеными РК и центрами в КНР слабы. Сегодня востребованы постоянно действующие дискуссионные площадки, непосредственные и виртуальные контакты и общение, а также совместные проекты ученых и специалистов двух стран.

Проблема институционализации культурно-гуманитарного сотрудничества

Существует много проблем, которые необходимо учитывать, развивая казахстанско-китайское сотрудничество, но мы упомянем лишь одну — проблему институционализации гуманитарного сотрудничества.

В последние годы происходит активная институционализация экономического и делового сотрудничества: создана Межправительственная казахстанско-китайская комиссия по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству (2004 г.), учрежден китайско-казахстанский совет предпринимателей (2013 г.). В рамках Межправительственной казахстанско-китайской комиссии учрежден подкомитет по культурно-гуманитарному сотрудничеству, но мало что

известно о его деятельности и еще меньше — о решениях и их выполнении.

Работа неправительственного сектора представлена Ассамблеей народа Казахстана (АНК) и этнокультурными объединениями АНК, которые работают в различных областях и городах республики. Например, одно из объединений АНК — Ассоциация дунган Казахстана очень активна в налаживании сотрудничества Ассоциации с западными провинциями КНР в образовательной сфере и сфере бизнеса. Единственно известное автору НПО, это общественное объединение «Китайский национально-культурный центр “Дружба”», которое работает в Караганде и занимается пропагандой китайской культуры и традиций. За прошедшие 25 лет между РК и КНР не было учреждено ни одного общества казахстанско-китайской дружбы, которое объединило бы казахстанцев, интересующихся Китаем и его историей, культурой, современными процессами.

В настоящую информационную эпоху множественности виртуальных и реальных каналов получения и обмена информацией, международная политика и, конкретно, двусторонние отношения Казахстана и Китая не могут быть ограничены каналами традиционной дипломатии и межгосударственных, межправительственных политических и деловых контактов. Сближение двух стран и народов, построенное на доверии, возможно только тогда, когда включаются каналы коммуникаций на уровне гражданского общества. Под гражданским обществом мы понимаем как отдельные группы: научные сообщества (экспертов), творческие коллективы, активистов НПО, религиозных деятелей, журналистов, студентов и учащихся, отдельных граждан, интересующихся Китаем. Не менее важны и институциональные структуры гражданского общества: научные и образовательные центры, НПО, СМИ и др., которые могли бы сыграть конструктив-

ную роль в развитии публичной дипломатии, так сказать, на уровне «листьев травы», на народном уровне.

В заключение отметим, что гуманитарное сотрудничество между Казахстаном и Китаем набирает силу и это направление имеет огромный потенциал. Оно, несомненно, будет способствовать возрождению исторических традиций взаимодействия и дружбы народов на Великом Шелковом пути.

Литература

1. Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. Issued by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization. March 2015 // <http://almaty.chineseconsulate.org>. — 30.03.2015 (дата обращения: 15.04 и 23.05.2015)
2. МИД РК // <http://mfa.gov.kz> (дата обращения: 28.11.2014).
3. Садовская Е.Ю. Образовательная миграция из Казахстана в Китай: опережающая динамика на фоне других видов миграций // Казахстан-Спектр. — 2014. — №1. — С. 14—27 // <http://kisi.kz>; Ее же, Китайская миграция в Республике Казахстан: традиции Шелкового пути и новые векторы сотрудничества. — Алматы: Раритет, 2014.
4. Международное сотрудничество Республики Казахстан в области образования и науки. Министерство образования и науки Республики Казахстан. — Астана, 2014.
5. Институт Дальнего Востока РАН // <http://www.ifes-ras.ru>. — 15.11.2013 (дата обращения: 12.07.2014).
6. Борох О., Ломанов А. Скромное обаяние Китая // Полит.ру. — 2008, 7 апреля // <http://www.polit.ru>. — 04.07.2008 (дата обращения: 19.08.2012).
7. МИД РК // <http://mfa.gov.kz> (дата обращения: 28.11.2014, 11.02.2015).
8. МИД Казахстана высказался по поводу безвизового режима с Китаем // <http://tengrinews.kz>.
9. Садовская Е.Ю. Китаю нужно больше знать мир, а миру — больше знать Китай // Казахстан-Спектр. — 2013. — №3. — С. 30—42.

Материалы средств массовой информации о круглом столе
«Экономический коридор Шелкового пути и Казахстан:
состояние и перспективы»
(Алматы, КНУ, 29 апреля 2015 г.)

МОЖНО ЛИ ПОСТРОИТЬ «НУРЛЫ ЖОЛ» НА КИТАЙСКИЕ ДЕНЬГИ?

Кумарбекова А.К.

*Информационно-аналитический портал «365Info»
30 апреля в 15:26*

Глобальный трансконтинентальный проект Китая «Экономический пояс Шелкового пути» и не менее значимая для Казахстана программа «Нурлы жол», которая позволит стране слезть с нефтяной иглы, на деле преследуют одну цель — превратить крупнейшую страну Центральной Азии в крупнейший транзитный перевалочный пункт. При этом на выполнение этой задачи предусмотрены бюджеты и в Казахстане, и в Китае.

**К реализации программы «Нурлы жол» приступил...
Китай**

Китай уже по достоинству оценил программу Назарбаева «Нурлы жол». На круглом столе с участием дипломатов из Поднебесной, который организовал Исследовательский институт международного и регионального сотрудничества Казахстанско-Немецкого университета, экономическая стратегия Казахстана упоминалась не один раз. И, судя по выступлению генерального консула КНР, Китай чуть ли не первым начал воплощать ее в жизнь и на своей, и на нашей территории.

Чжан Вэй, генеральный консул КНР в г. Алматы:

- Древний Шелковый путь пролегает через всю территорию Казахстана, который занимает ключевую позицию на этом пути и является основным перевалочным пунктом, связывающим Китай с Центральной Азией. Например, Алматы долгое время служил важным транзитным портом, через который осуществлялись торговые связи между Китаем и Западом. Центральноазиатские государства, в том числе и Казахстан, не только играют важную роль в совместном создании Экономического пояса Шелкового пути, но в то же время в процессе участия могут получить солидную прибыль и богатую отдачу.

Выдвинутая Президентом Республики Казахстан Еро Превосходительством Нурсултаном Назарбаевым новая экономическая программа «Нурлы жол», по сути, перекликается с концепцией «Экономический пояс Шелкового пути». Эта политика также включает в себя и другие приоритетные стратегии и цели, такие как улучшение инфраструктуры и возрождение экономики. В этом контексте между Китаем и Казахстаном сохраняются общие точки соприкосновения интересов.

Так, по данным генерального консула, в декабре 2014 г., в ходе визита в Казахстан премьер-министра Госсовета КНР Ли Кэцзяна, Китай и Казахстан заключили ряд сделок по сотрудничеству в десяти отраслях, таких как металлургия, машиностроение, цветные металлы, переработка нефтепродуктов и других. Китайская сторона также заявила о готовности к углублению сотрудничества в области строительства железных дорог, «зеленой» энергетики, сельского хозяйства. В марте этого года, в ходе визита премьер-министра Казахстана Карима Масимова, стороны подписали 33 соглашения между различными предприятиями на общую сумму, превышающую 23 млрд 600 млн долл.

- Уже работает евразийская железная дорога, проходящая через два узла: Алашанькоу и Хоргос, — отмечает **г-н Чжан Вэй**. — Уже открыто много маршрутов, поездов, курсирующих из Алматы, а также из центральных городов внутри Китая в сторону Европы.

В феврале этого года первый регулярный рейс контейнерного поезда отправился из Китайского восточного приморского города Ляньюньган. Всего за шесть дней он успешно добрался до Алматы. Это означает, что для такой внутриконтинентальной страны, как Казахстан, появилась возможность выхода к морю.

Это также в очередной раз демонстрирует особо важную роль и неограниченный потенциал Казахстана, в том числе и Алматы, как евразийского транзитного логистического центра и как мост, объединяющий Восток и Запад.

Китай может построить «Нурлы жол» сразу в нескольких странах и за свой счет

Так каким же образом программа нашего Президента соприкасается с идеей лидера Китая? Итак, основная идея «Нурлы жол» — масштабные инвестиции в транспортную и энергетическую инфраструктуру с целью превратить Казахстан в транспортный коридор между Западом и Востоком Евразии. Чего, собственно, добивается и Китай. Реализация программы позволит Казахстану серьезно диверсифицировать источники своего дохода и снизить зависимость от колебаний мировых цен на нефть, а Поднебесной — наладить бесперебойный транзит своих товаров в Россию и Европу. Самым амбициозным и перспективным элементом «Нурлы жол» являются планы по масштабному строительству новых дорог и реконструкции уже имеющихся.

Константин Сыроежкин, главный научный сотрудник КИСИ при Президенте РК:

- С моей точки зрения, этот проект достаточно выгоден для Казахстана. Казахстан является транзитной страной с

большим потенциалом. А, соседствуя с мировой фабрикой, просто нет другой возможности, как возить товары оттуда. Во-вторых, это действительно четкое сочетание экономических идей, заложенных концепцией «Экономический пояс Шелкового пути» и тех идей, которые заложены в программе «Нурлы жол». Они практически идеально совпадают.

Главная цель Китая — превращение в глобальную торговую державу, главная задача, объявленная Казахстаном, — развитие транспортно-логистической инфраструктуры. Оба проекта решают эту задачу. И, в отличие от всех евразийских проектов, для этого проекта деньги уже нашлись.

Как известно, на реализацию «Нурлы жол» Казахстан планирует потратить около 15 млрд долл. Однако очевидно, что столь масштабные планы потребуют куда больших инвестиций. Уже выразили интерес в финансировании проектов Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Всемирный банк и Исламский банк. «Правительство провело переговоры, и я со всеми встретился, уже готовы выделить сумму порядка 9 млрд долл.», — заявил Нурсултан Назарбаев. При этом совсем рядом находится другой богатейший источник финансирования, который также заинтересован в успешной реализации нашей программы.

Булат Султанов, директор Исследовательского института международного и регионального сотрудничества:

- Концепция Шелкового пути очень хорошо финансируется. Для финансирования концепции «Один пояс, один путь» создаются различные финансовые механизмы, в том числе Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АИВ) с уставным капиталом в 100 млрд долл., фонд Шелкового пути с уставным капиталом 40 млрд долл.

Пекин стал инициатором создания нового банка развития БРИКС, опять-таки нацеленного на осуществление инвестиций в пяти странах проекта инфраструктурного развития. И

Китай по-прежнему настаивает на создании банка развития ШОС, также ориентированного на реализацию Экономического пояса Шелкового пути.

Я думаю, для Казахстана сотрудничество с Китаем имеет приоритетное значение. 27 апреля, выступая по итогам президентских выборов в Астане, Президент нашей страны Назарбаев подчеркнул, что основополагающим внешнеполитическим приоритетом для Казахстана являются отношения с соседними Россией и Китаем. При этом если с Россией взаимодействие осуществляется в рамках ЕАЭС, то с Китаем — в направлении возрождения Великого Шелкового пути. Это позволит превратить Казахстан в транзитное государство и, по словам Президента, казахстанская программа «Нурлы жол» и китайская стратегия «Экономический коридор Шелкового пути» гармонично дополняют друг друга.

В свою очередь, Си Цзиньпин назвал Экономический коридор Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века двумя крыльями процветания Азии. При этом хотелось бы обратить внимание, что создание Морского пояса Шелкового пути противоречит интересам США и их союзников в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в первую очередь Японии, Австралии, Южной Кореи, Филиппин, и с самого начала встретит сопротивление с их стороны.

Поэтому для Пекина в ближней и среднесрочной перспективе приоритетным будет реализация сухопутного Экономического пояса Шелкового пути, который стартует через территорию дружественных по отношению к Китаю государств — членов ШОС, в первую очередь Казахстана и России.

Сейчас и политологи, и экономисты с большим интересом ждут визита г-на Си Цзиньпина в Астану в начале мая 2015 г. Как сообщается, в рамках этого визита будет обсуждена не только программа дальнейшего двустороннего сотрудничества, но и проработаны новые документы по вза-

имдействию в части исполнения программ «Нурлы жол» и «Экономический пояс Шелкового пути». Ведь поговорку, которую привел в заключение встречи генеральный консул Чжан Вэй: «Камень с другой горы годится для полировки яшмы», с успехом можно применить и казахстанцам по отношению к Китаю.

КНР — ЭТО НЕ БЛАГОТВОРИТЕЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ. НО ДЕНЕГ У НЕЕ МНОГО

Юрицын В.В.

Интернет-газета «ZONAkz»

5 мая 2015 г.

«Четыре точки — одна линия: Берлин — Москва — Астана — Пекин». В Казахстанско-Немецком университете прошел круглый стол «Экономический коридор Шелкового пути и Казахстан: состояние и перспективы»

«Жизнь каждого отражается в жизни всех, а жизнь всех отражается в жизни каждого, — заметил Чжан Вэй, генеральный консул КНР в г. Алматы. — Страны Центральной Азии — дружественные соседи Китая». «Экономический пояс Шелкового пути — это несколько шире, чем экономика, — подчеркнул китаевед Константин Сыроежкин. — Поскольку речь идет о несопоставимых экономиках, надо четко определиться с национальными интересами».

«США будут пытаться удержать свое лидерство в политике и экономике любыми методами, — сослался на выступление президента Обамы Булат Султанов, директор Института международного и регионального сотрудничества Казахстанско-Немецкого университета. Из высказываний американского президента явствует, что конкуренция США и Китая будет осуществляться с позиции силы. Согласно известному философу и геополитику Сэмюэлу Хантингтону, главные конфликты Западу предстоят с исламом и Китаем.

Чжан Вэй признал явные диспропорции в развитии восточных и западных провинций КНР. В этой связи Экономический пояс Шелкового пути позволит связать по континентальному маршруту не только Западную Европу и Китай, но

также западные, центральные и восточные провинции КНР друг с другом. Казахстан должен получить свои преимущества, находясь на пути между Китаем и Евросоюзом. «27,8% — вклад Китая в увеличение мирового ВВП в 2014 г.», — акцентировал генеральный консул КНР в Алматы.

Булат Султанов на китайский манер использовал образ «четыре точки — одна линия: Берлин — Москва — Астана — Пекин». Константин Сыроежкин сделал картину более полной. В понятие «один пояс — один путь» входят пять транспортных коридоров. Помимо уже названного маршрута с выходом на Балтику, есть Морской Шелковый путь в направлении Персидского залива и Средиземноморья; коридор Китай — Пакистан; Китай — Индия — Мьянма (общее направление в Индийский океан); коридор Китай — Монголия — Россия.

«Новая геополитическая концепция Китая» — так видит заявленную доктрину г-н Сыроежкин. Общая торговля, общее строительство, упрощение таможенных, визовых и других процедур. «Интересы Пекина понятны. Интересы других не совсем понятны. Будет ли Пекин слушать остальных?» — задал фундаментальный вопрос Константин Сыроежкин. Еще специалист по Китаю акцентировал внимание на очень важном моменте: «Для этого проекта деньги уже нашлись!» Собственно китайский Фонд Шелкового пути — \$40 млрд., уставной фонд Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) \$100 млрд (половину этих средств дает КНР). В деньгах принципиальное отличие Экономического коридора Шелкового пути от Евразийского экономического союза, где институционально все оформлено, а с финансовыми ресурсами проблематично.

«Как сделать так, чтобы ЕАЭС и Шелковый путь не конкурировали, а взаимодополняли друг друга?» — на этот вопрос пытались ответить многие участники работы круглого стола.

Айдар Амребаев, руководитель Центра Первого Президента, считает, что ЕАЭС находится в состоянии самоопределения, а Экономический коридор Шелкового пути — это скорее функциональный, чем институциональный проект. Специфика ситуации в том, что теперь требуется согласование многосторонних интересов. Казахстан же находится и в ЕАЭС, и в ШОС, между которыми будет уплотняться процесс взаимодействия и координации. «Санкции со стороны Запада в отношении России сужают пространство для маневра ее партнерам по ЕАЭС», — указал г-н Амребаев. Он считает, что Евразийский экономический союз и Шелковый путь друг другу не противоречат. Для России Экономический коридор — это способ прорвать блокаду со стороны Запада.

«Казахстан одним из первых вступил в Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, — отметил Булат Султанов. — Деньги есть деньги». Одно из направлений казахстанско-китайского сотрудничества предполагает увеличение взаиморасчетов в юанях и тенге. Дария Мухамеджанова, главный научный сотрудник КИСИ, обратила внимание на то, что американский проект Шелкового пути противоречит китайскому. «АБИИ — новый мировой финансовый институт, неподконтрольный США», — подчеркнула она. При этом г-жа Мухамеджанова констатировала: «Для Китая Казахстан и Центральная Азия — это очень небольшой рынок». Другое дело транзитный потенциал Казахстана.

Рустам Бурнашев, профессор Казахстанско-Немецкого университета, сфокусировал внимание на периферийность региона Центральной Азии в плане интеграционных процессов. «Зоны периферийности, как правило, становятся зонами внешнего влияния», — заметил он. Однако еще хуже, когда страны попадают в «зону безразличия».

Лаура Ерекешева, заместитель директора Института востоковедения им. Р.Б. Сулейменова, считает, что, хотя у ЕАЭС

и Экономического коридора Шелкового пути модели разные, формат экономического сотрудничества, по сути, один и тот же.

В свете Евразийского экономического союза и Шелкового пути в китайской трактовке Чжан Вэй сформулировал свое видение так: «Здесь точек соприкосновения интересов намного больше, чем конфронтации».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Амребаев Айдар Молдашевич — руководитель Центра Первого Президента Института мировой экономики и политики при Фонде Первого Президента РК — Лидера Нации, кандидат философских наук

Бурнашев Рустам Ринатович — профессор Казахстанско-Немецкого университета (КНУ), кандидат философских наук

Кумарбекова Анар Касенхановна — корреспондент Информационно-аналитического портала «365Info»

Мухамеджанова Дария Шаужановна — главный научный сотрудник Казахстанского института стратегических исследований (КИСИ) при Президенте РК, кандидат экономических наук

Нарибаев Марат Купжасарович — профессор КНУ, доктор экономических наук, член-корреспондент РАЕ

Руденко Елена Игоревна — научный сотрудник Отдела Центральной и Южной Азии Института востоковедения им. Р.Б. Сулейменова КН МОН РК, кандидат исторических наук

Садовская Елена Юрьевна — эксперт Исследовательского совета по миграции стран СНГ при Центре миграционных исследований ИНП РАН, кандидат философских наук

Султанов Булат Клычбаевич — директор Исследовательского института международного и регионального сотрудничества при Казахстанско-Немецком университете, доктор исторических наук

Сыроежкин Константин Львович — главный научный сотрудник КИСИ при Президенте РК, доктор политических наук

Чжан Вэй — генеральный консул КНР в г. Алматы

Юрицын Владислав Викторович — корреспондент интернет-газеты «ZONAKZ»

Для заметок

Для заметок

Для заметок

Научное издание

**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР ШЕЛКОВОГО ПУТИ
И КАЗАХСТАН: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

СБОРНИК СТАТЕЙ

Редактор-корректор Н.И. Шестакова
Вёрстка Е.В. Тушкова

Подписано в печать 24.06.2015. Формат 60x90 1/16
Бумага офсетная. Печать офсетная. Печ. л. 8,25
Тираж 100

Исследовательский институт международного и регионального
сотрудничества при Казахстанско-Немецком университете

Отпечатано в типографии ИП «Волкова Е.В.»