

Бекмухаметова А.Б.,
Хамзаева А.

Возрождение экономического пояса Шелкового пути

Крупнейшим производителем и инвестором в глобальной экономике является Китай, который, несмотря на некоторое снижение, сохраняет высокие темпы экономического развития в сравнении с другими странами мира. Соответственно большой интерес представляет новая китайская инициатива, направленная на возрождение Великого Шелкового пути в современных условиях. Эта инициатива открывает новые возможности и перспективы для торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества стран, расположенных вдоль Шелкового пути, в том числе для Казахстана. Тем более, для практической реализации своей инициативы Китай создает такие новые финансовые институты развития, как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути, капиталы которых будут направлены на реализацию инфраструктурных проектов. Новые инициативы могут представлять собой исторически беспрецедентную возможность для республик Центральной Азии стать важными игроками в мировой экономике. Кроме того, для многих государств, расположенных на пути древнего Шелкового пути, в частности, не имеющих выхода к морю стран Центральной Азии, международные торговые коридоры являются одними из ключевых стимулов экономического роста и развития.

Ключевые слова: Шелковый путь, экономическое развитие, инвестиции, экономический рост, международная торговля, логистика.

Bekmukhametova A.B.,
Khamzaeva A.

Revival of economic belt of the Silk Road

The biggest producers and investors in the global economy is China, which, despite a slight decline, maintain high rates of economic development in comparison with other countries of the world. Accordingly, great interest is the new Chinese initiative aimed at the revival of the Silk Road in modern conditions. This initiative opens the new opportunities and prospects for trade and economic and investment cooperation between countries along the Silk Road, including Kazakhstan. Moreover, for the practical implementation of the initiative, China creates new development financial institutions such as Asian Infrastructure Investment Bank and the Fund of the Silk Road, the capital of which will be spent on infrastructure projects. New initiatives might be historically unprecedented opportunity for the Central Asian republics to become important players in the global economy. In addition, many states located in the path of the ancient Silk Road, in particular, the landlocked countries of Central Asia, international trade corridors are one of the key incentives for economic growth and development.

Key words: Silk Road, economic development, investment, economic growth, international trade, logistics.

Бекмухаметова А.Б.,
Хамзаева А.

Жібек жолының экономикалық белдеуінің жандануы

Әлемдегі басқа елдермен салыстырғанда, кейбір төмендеулерге қарамастан, экономикалық дамудың жоғарғы қарқынын сақтап тұрған Қытай жаһанды экономикада ірі өндіруші және инвестор болып табылады. Сәйкесінше, заманауи жағдайда Ұлы Жібек жолын жандандыруға бағытталған жаңа қытайлық ықылас үлкен қызығушылық тудыруда. Бұл бастама Жібек жолы бойында орналасқан елдердің, соның ішінде Қазақстанның, сауда-экономикалық және инвестициялық ынтымақтастығы үшін жаңа мүмкіндіктер мен перспективалар ашады. Бұған қоса, өзінің бастамасын практикалық түрде жүзеге асыру мақсатында Қытай капиталы инфрақұрылымдық жобаларды іске асыруға бағытталатын Азиялық инфрақұрылымдық инвестициялар банкі және Жібек жолы қоры сияқты жаңа даму қаржы институттарын қалыптастыруда. Жаңа бастамалар Орталық Азия республикалары үшін әлемдік экономикада маңызды ойыншылар болуға тарихи айтқысыз мүмкіндік береді. Одан басқа, көне Жібек жолы бойында орналасқан көптеген мемлекеттер, әсіресе теңізге тікелей шығу мүмкіндігі жоқ Орталық Азия елдері үшін, халықаралық сауда дәліздері экономикалық өсу әрі дамудың негізгі ынтасы болып табылады.

Түйін сөздер: Жібек жолы, экономикалық даму, инвестициялар, экономикалық өсу, халықаралық сауда, логистика.

ВОЗРОЖДЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Являясь основным фактором для стимулирования экономического развития, логистика имеет важнейшее значение, и особенно для Казахстана. В современных условиях логистика является приоритетным направлением в рамках индустриального развития страны. Динамика развития экономики требует эволюции транспортной системы, которая эффективно сможет обслуживать логистические требования новой экономики. Казахстану срочно нужна развитая транспортно-логистическая система, которая сможет обслуживать экономику страны.

В экономике под логистикой понимается научная и практическая деятельность, связанная с организацией, управлением и оптимизацией движения материальных, информационных или финансовых потоков от источника сырья до конечного потребителя [1]. Логистика в экономике может способствовать достижению конкурентных преимуществ как в производстве – через рациональное использование имеющихся мощностей, сокращение запаса оборотных средств, кооперацию, интеграцию, совершенствование планирования и т.д., так и в обслуживании благодаря совершенствованию торгового сервиса, прогрессивной стратегии каналов распределения, более полному удовлетворению потребностей потребителей и т.п. То есть, развитая логистическая система стимулирует привлечение транзитных перевозок через территорию страны, активизирует инвестиционные процессы в экономике страны.

Казахстан обладает огромной территорией страны (2,7 млн км²), ему присущи низкая плотность населения, разобщённость центров промышленности и сельского хозяйства, а также удалённость от мировых рынков делают обладание развитой транспортной системы жизненно необходимым.

Логистика в Казахстане начала активно развиваться сравнительно недавно. Главными проблемами логистической отрасли Казахстана являются недостаточная развитость инфраструктуры и удручающее состояние дорог, что негативно влияет на экономическое развитие страны. Но эти проблемы преодолеваются в рамках государственных программ развития. Сейчас перед логистикой стоят очень важные задачи – обеспечить доступность и конкурентоспособность услуг, увеличить пропускную способность, ликвидировать диспропорции, создать

интегрированную систему логистических центров и обеспечить информационную поддержку. Расходы на логистику в Казахстане очень велики и во много раз превышают уровень расходов в развитых странах. Доля логистических издержек достигает 25% от стоимости продукции, что намного выше среднемирового показателя, который находится на уровне 11%, а в Канаде и США он равен 10% [2].

Географическое положение Казахстана в центре Евразийского континента, между крупнейшими экономически развитыми странами (Россией и Китаем) и емким потребляющим Центрально-Азиатским регионом, обуславливает огромный транзитный потенциал республики и создает реальные предпосылки для участия транспортной сети Казахстана в формировании евроазиатских коридоров.

Создание отдельных транспортных коридоров было окончательно сформулировано, как возрождение маршрута Великого Шелкового пути в 2012 году. Тогда на 25-м заседании Совета иностранных инвесторов Президент РК Нурсултан Назарбаев объявил о начале масштабного проекта «Новый Шёлковый Путь».

В сентябре 2013 года Китаем была официально предложена Концепция строительства экономического пояса «Шелкового пути». Великий Шелковый путь, соединяющий три континента, вновь появился на карте мира в июне 2014 года, когда его маршрут был включен в список Всемирного наследия ЮНЕСКО. Это говорит о том, что современный Шелковый путь – это долговременная, глобальная стратегия. По некоторым оценкам, на ее реализацию понадобится около 30 лет. В дальнейшем планируется создание семи «поясов»: транспортного, энергетического, торгового, информационного, научно-технического, аграрного, туристического.

Результатом действительно может стать возникновение масштабной зоны свободной торговли от северо-западных провинций Китая, Центральной Азии, до Центральной и Восточной Европы. На пути проекта проживает около трех миллиардов человек, что говорит о мегарынке, и, несомненно, о мегапотенциале. Общий объем ВВП стран, которые будут объединены «Шелковым путем», составляет около трети мирового ВВП с перспективой роста до половины мирового ВВП.

Стратегия сразу же и безоговорочно получила поддержку в странах Центральной Азии, в особенности в Казахстане. Располагаясь в центре Евразийского субконтинента, Казахстан слу-

жит естественным сухопутным мостом между Китаем, странами Центральной Азии и Европы. Казахстан является ключевым партнером евразийского коридора в Северной его части.

Весь мир рассматривает проект воссоздания Шелкового пути как перспективный и судьбоносный для многих стран региона транзитный коридор. Но долгое время маршруты караванных троп, действовавших еще во II веке до нашей эры, не принимались всерьез. Морской путь казался более выгодным из-за того, что маршрут Шелкового пути проходил через горы и пустыни, в сложных погодных условиях с большим перепадом летних и зимних температур.

По данным историков, Великий Шелковый путь имел несколько маршрутов, но наиболее известным было «северное направление». Оно начиналось в древней столице Китая – Чанъане, шло через Ланьчжоу в Дуньхуан, где дорога разделялась на два направления. Северный путь начинался от заставы Юймэньгуань и шел у северного подножия Тянь-Шаня через Хотан, Турфан, перевал Сан-Таш, город Суяб (современное село Шабзи в Кыргызстане) Кулан (ст. Луговая), Уч-Булак, Тараз, Исфиджаб (Шымкент, Казахстан), Шаш (Ташкент, Узбекистан), Замин, Самарканд, Бухару, Амулю (Чарджоу, Туркменистан), Мерв (Мары, Туркменистан), Герат. Далее путь проходил через Гекатомпил (столицу Парфии), Экбатану и Гиераполь, с выходом на берег Средиземного моря.

В те времена по караванным тропам распростирались не только товары, но и технологии. Наиболее значимыми были способы изготовления шелка, цветного стекла, бумаги, пороха и пушек.

Но несмотря на все более мощное развитие торговли Китая с другими странами, Великий Шелковый путь прекратил свое существование в конце XVI века нашей эры. Этот период в Центральной Азии был ознаменован войнами и распадом империи монголов и Золотой Орды.

О возрождении исторического маршрута всерьез заговорили только в конце XX века, когда появились технологии и транспорт, позволяющие совершать большие трансконтинентальные перевозки в сложных погодных условиях, сохраняя их рентабельность.

Так, в начале 1990-х годов активно обсуждался проект создания комбинированной Транс-евразийской магистрали, которая частично повторяла маршрут Великого Шелкового пути, проходя через территорию КНР, Кыргызстана, Казахстана, Узбекистана, Туркменистана, Ира-

на, Турции и Грузии. В результате 3 мая 1993 года на конференции министров торговли и транспорта в Брюсселе подписана декларация о создании маршрута TRACECA – Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia.

Параллельно с развитием транзитных коридоров в регионе Центральной Азии, Китай начинает формировать современную транспортную сеть, связывающую крупные порты на востоке страны с переходами на западной границе. Первая Транскитайская автомагистраль от порта Ляньюньгань на побережье Желтого моря до КПП «Хоргос» на казахстанско-китайской границе открывается 8 августа 2004 года. Дорога протяженностью 4393 км строилась с 1990 года. Технические характеристики трассы позволяют двигаться по ней со средней скоростью 120 км в час, автобан позволил сократить путь от восточных до западных границ КНР страны с 15 суток до 50 часов или в 7,5 раза [3].

Основой Нового Шелкового пути на территории Казахстана стал Евразийский трансконтинентальный коридор, который позволит осуществить беспрепятственный транзит грузов из Азии в Европу. Транспортный коридор будет проходить по двум направлениям: первое – от восточного побережья внутренних провинций Китая в страны Евразийского экономического союза и Европу через Казахстан и Россию; второе – по коридору ТРАСЕКА в страны Центральной Азии, Каспийского, Черного морей, Южного Кавказа, Турции, Ирана.

В 2014 году по транспортным коридорам Казахстана транзит грузов составил около 18 млн тонн: по железной дороге – 16,1 млн тонн, автомобильным транспортом – 1,5 млн тонн, водным транспортом – около 100 тыс тонн через порт Актау. Доход от транзита превысил 1 млрд долларов США.

Сегодня сформирована надежная железнодорожная сеть, оптимизировавшая проходящие через республику транспортные коридоры, построено 1 700 км новой железнодорожной линии. Расширение порта Актау и строительство паромного комплекса в порту Курык позволят увеличить пропускную способность до 25 млн тонн, включая 6 млн тонн паромных грузов по коридорам ТРАСЕКА и Север – Юг.

Привлечение дополнительных грузовых потоков на казахстанские маршруты увеличит транзитные перевозки всеми видами транспорта с нынешних 18 миллионов тонн до 33 миллионов в 2020-м и 50 миллионов тонн в 2030 году. Дерегулирование контейнерных перевозок позволит

в ближайшие 5 лет увеличить их объемы более чем на 500 тысяч тонн. Потенциальные объемы торговли Китая со странами на пространстве Нового Шелкового пути могут составить до 2,5 трлн тенге.

Согласно данным Организации ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), объем торговли между основными рынками на Евразийском континенте к 2020 году вырастет в 1,5 раза – с 800 млрд долларов в 2014 году до 1,2 трлн долларов. Ожидается также, что товарооборот между Китаем и странами Европейского Союза вырастет с 615 до 800 млрд долларов США, между Китаем и Индией с 66 до 92 млрд долларов к 2020 году. При этом сейчас в межконтинентальных грузовых перевозках между Азией и Европой преобладает морской транспорт, на долю которого приходится более 98%. А значит, по мнению экспертов, переход на внутриконтинентальные коридоры создает для Казахстана большие возможности. Транзит грузов из Азии в Европу снизит стоимость доставки груза более чем в 2 раза [4].

В целях развития системы транспортных перевозок и транзита будет реконструировано более 7 тысяч километров автомобильных дорог республиканского значения. На них планируется внедрить систему взимания платы. К 2022 году сборы от проезда составят порядка 41 миллиарда тенге, что позволит содержать всю сеть автодорог республиканского значения.

Как известно, по итогам 2016 года планируется открыть движение на всем протяжении автомобильного коридора «Западная Европа – Западный Китай». В этом году работы будут вестись на двух последних участках Алматы-Хоргос и Шымкент-Ташкент. В конце года проезд будет открыт от границы России до Хоргоса через западные и южные области Казахстана. Казахстан будет ежегодно получать около 300 млн долларов США прибыли от транзита [5].

Общая протяженность данного коридора, пересекающего территорию России, Казахстана и Китая, составляет 8 445 километров. Из них наибольшая часть (3425 километров) проходит по территории Китая, 2787 километров – по территории нашей страны и 2233 километра – по территории Российской Федерации.

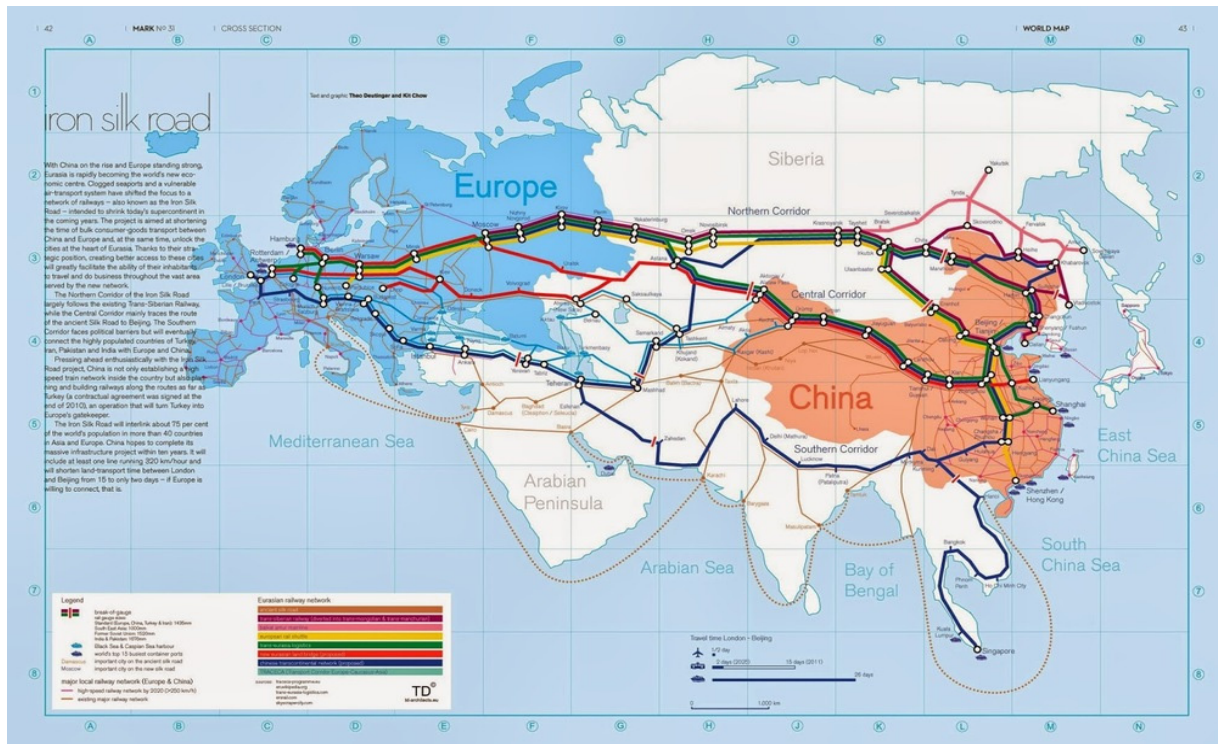
По Казахстану коридор проходит по территориям пяти областей: Актюбинской, Кызылординской, Южно-Казахстанской, Жамбылской и Алматинской. Стоимость проекта казахстанского участка составляет 825,2 млрд тенге.

Магистраль должна улучшить транспортные связи между Европой и Азией. На современном

этапе интенсивность коридора возросла в 2,5 раза, в том числе растет грузопоток, который начал приносить прибыль. Эта торговая магистраль является самым быстрым путем для перевозки грузов из Китая в Европу. На прохождение этой дистанции по трансконтинентальному автокоридору уходит десять дней, в то время как для прохождения пути по Транссибирской железнодорожной магистрали уходит 14 дней, а морским коридором через Суэцкий канал – 45. Протяженность и время нахождения в пути являются основными положительными показателями данного проекта. Увеличение объемов перевозок по Шелковому пути потребует активизации работы логистических компаний, которые должны ока-

зать реальную помощь инвесторам, экспортерам и импортерам в выборе наиболее целесообразных районов размещения новых производств, маршрутов и схем товаропотоков в направлении Китай – Центральная Азия, Европа. Построенные дороги увеличат пропускную способность машин в 1,5 раза, транспортные и транзитные перевозки ускорятся в два раза, время пребывания в пути сократится в 1,5 раза. Кроме того, будет повышен уровень безопасности на дороге.

Выгоды от транзита получают все страны-участницы проекта: Казахстан, Азербайджан, Грузия и Турция. А Китай, в свою очередь, получает более дешевый и быстрый путь доставки своего экспорта в Европу (см. карту 1).



Источник: <http://yvision.kz/post/520219>

Карта 1 – «Гирлянды» шелковых путей обвивают Центральную Азию

Для Казахстана представляются уникальные возможности доступа на международные рынки, что станет мощным инструментом привлечения инвестиций в регион. Другой аспект, который является привлекательным для Казахстана, заключается в возможности расширить культурно-гуманитарное сотрудничество. Конкурентные преимущества проекта выгодное географическое положение, постоянный рост

грузопотоков, прямой доступ к рынкам стран Таможенного союза. Совместные инициативы и сотрудничество в сфере транспорта ведёт к интеграции стран. Вокруг казахстанских транспортных и инфраструктурных проектов может образоваться достаточно большое количество новых предприятий, что приведет к сопутствующему росту обрабатывающей промышленности и в целом экономики страны. Кроме того, воз-

рождение Шелкового пути и развитие транспортно-логистической инфраструктуры в Казахстане будут способствовать ежегодному росту ВВП на 1% и созданию 15 тыс. новых рабочих мест до 2020 года.

То есть для Казахстана воссоздание маршрутов Шелкового пути – это прежде всего раскрытие транзитного потенциала страны с учетом выгодного геополитического расположения республики, а для инициаторов создания восточной половины транспортного коридора, КНР, проект «Экономический пояс Шелкового пути» – это еще и важный дипломатический шаг.

Реализация столь масштабных проектов, каким является возрождение Шелкового пути в странах с рыночной экономикой, не мыслима без хорошо налаженной системы государственно-частного партнерства.

В большинстве стран автомобильный транспорт находится в частной собственности. Опыт свидетельствует, что государственные автотранспортные предприятия просто не выдерживают конкуренции с частным сектором и разоряются. Однако без эффективных действий государственных органов нельзя организовать международные перевозки. Компетентные органы обеспечивают присоединение страны к международным конвенциям и соглашениям, проводят работу по устранению всякого рода административных барьеров, и, самое главное, постоянно совершенствуют транспортную инфраструктуру, состояние которой в настоящее время в значительной степени сдерживает дальнейшее развитие и повышение эффективности международных перевозок. Прежде всего, это касается увеличения объемов перевозок по маршрутам Нового Шёлкового пути. Из пяти пунктов пропуска на казахстанско-китайской границе только один работает в полторы смены, а четыре – в одну смену пять дней в неделю. Чтобы доехать до пункта пропуска «Достык», необходимо преодолеть более ста километров практически по бездорожью. Все еще не ликвидированы всевозможные поборы на границе. Поэтому первоочередной задачей на сегодняшний день является устранение всех физических и административных барьеров на пути увеличения объемов перевозок по маршрутам Нового Шелкового пути в самое ближайшее время. Проект Шелкового пути будет стремиться открыть границы для свободного перемещения товаров и людей между Китаем и Центральной Азией. Именно с этим обстоятельством более всего связаны определенные риски, так как складывается перспектива

оказаться в тотальной торгово-экономической и миграционной экспансии со стороны восточного соседа.

Предлагаемая Китаем модель сотрудничества входит в определенное противоречие с интеграционными проектами, где Москва выступает в качестве модератора. Это, в свою очередь, означает, что конфликт интересов Китая и России в Центральной Азии будет только нарастать, и вполне предсказуемо, что политические элиты государств региона в перспективе могут стать перед геополитическим выбором.

Чрезмерно высокие транспортные расходы в Казахстане во многих случаях достигают 60 процентов стоимости импортных товаров, ввозимых в Казахстан. Это заставляет государство совместно с частным сектором искать новые пути для развития транспортных артерий.

В качестве потенциального вызова Казахстану также можно выделить вероятность смещения акцентов в выборе приоритетного маршрута транспортировки углеводородов из Центральной Азии в Китай, а также в плане развития сети инфраструктурных систем. Так, в последнее время китайские власти активно продвигают проект строительства железнодорожной магистрали Китай-Кыргызстан-Узбекистан. Данный проект все еще не перешел в практическую стадию реализации из-за нерешенного спора относительно ширины железнодорожной колеи.

Кроме того, 4-ю нитку газопровода «Туркменистан-Китай» китайское руководство предложило проложить через территорию Узбекистана, Таджикистана и Кыргызстана в направлении Китая. Тем самым из этой цепочки выпадает Казахстан. Здесь проявляется принципиально новое явление – стремление КНР брать на себя функции модератора отношений между странами региона. На данном этапе сложно однозначно определить хорошо это или плохо. Но ясно одно – Китай будет еще более активно вкладываться в экономики стран Центральной Азии, соответственно наращивать потенциал в политической сфере с целью защиты своих инвестиций.

Сегодня Казахстан находится на пороге глобальных перемен. Казахстан позиционируется в качестве связующего звена между Европой и Азиатско-Тихоокеанскими странами. К примеру, развитие транспортных артерий в направлении из Китая в Европу в итоге может привести к сокращению сроков перевозки грузов не менее чем в 4 раза.

Основными вызовами транспортно-логистической системы РК являются транснационализа-

ция мирового рынка, наращивание экспортного и транзитного потенциала РК и налаживание роста конкурентоспособности альтернативных маршрутов. Основа повышения эффективности производственно-экономической деятельности

Казахстана заключается в усилении интермодальности системы, усложнении цепочек поставок, диверсификации экономики и обеспечении недискриминационного доступа казахстанской продукции на глобальные рынки.

Литература

- 1 Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана. 11.11.2014 г. «Нұрлы Жол – Путь в будущее» // http://www.akorda.kz/ru/page/page_218341_poslanie-prezidenta-respubliki-kazakhstan-n-nazarbaeva-narodu-kazakhstana-11-noyabrya-2014-g
- 2 Амребаев А. Экономический пояс Великого Шелкового пути: от идеи к реальности // Казахстан в глобальных процессах. – 2014. – № 3. – С. 30-39.
- 3 Бугаенко А. Экономический пояс Шелкового пути: цели и перспективы // Казахстан в глобальных процессах. – 2015. – № 1. – С. 64-73 // <http://iwep.kz/ru/magazine/2015>
- 4 Ордабаев А. Геополитика транспортных коридоров в Центральной Азии. Институт мировой экономики и политики (ИМЭП) при Фонде Первого Президента Республики Казахстан – Лидера Нации. – Астана – Алматы, 2015. – С. 48.
- 5 Сыроежкин К.Л. Нужно ли Казахстану бояться Китая: мифы и фобии двусторонних отношений: Монография. – Астана – Алматы: ИМЭП при Фонде Первого Президента, 2014. – С. 432.

References

- 1 Poslanie Prezidenta Respubliki Kazakhstan N.Nazarbayeva narodu Kazakhstan. 11.11.2014 g. «Nurly Zhol – Put v buducshee» // http://www.akorda.kz/ru/page/page_218341_poslanie-prezidenta-respubliki-kazakhstan-n-nazarbaeva-narodu-kazakhstana-11-noyabrya-2014-g
- 2 Amrebayev A. Economicheskij poyas Shelkovogo puti: ot idei k realnosti// Kazakhstan v globalnyh processah. – 2014. – №3. – S. 30-39.
- 3 Bugaenko A. Economicheskij poyas Shelkovogo puti: celi i perspektivy // Kazakhstan v globalnyh processah. – 2015. – №1. – S. 64-73 // <http://iwep.kz/ru/magazine/2015>
- 4 Ordabayev A. Geopolitika transportnyh koridorov v Centralnoy Azii. Institut mirovoy ekonomiki i politiki (IMEP) pri Fonde Pervogo Prezidenta Respubliki Kazakhstan – Lidera Nacii. – Astana – Almaty, 2015. – S. 48.
- 5 Syroezhki K.L. Nuzhno li Kazakhstanu boyatsya Kitaya: mify i fobii dvustoronnih otnosheniy: Monografiya. – Astana – Almaty: IMEP pri Fonde Pervogo Prezidenta, 2014. – S. 432.

Применение силы в чрезвычайных обстоятельствах было довольно большой частью истории международных отношений. Но применение силы было успешным только тогда, когда оно сопровождалось зрелой политической оценкой и признанием ограниченности силы.

Си Раджа Мохан
член Индийского консультативного комитета
по вопросам национальной безопасности.