

- 3 Simoniya N.A. Neft v mirovoy politike [Petrol in International Politics]. Mejdunarodnye protsessy. 2005. URL:<http://www.intertrends.ru/nineth/001.htm>, (accessed 20.10.2017)
- 4 Mironov N.B. Mejdunarodnaya energetičeskaya bezopasnost' [International Energy Security]. (Moskova, 2003).
- 5 Zhiznin S. Rossiskaia energetičeskaia diplomatiia i mezhdunarodnaia energetičeskaia bezopasnost' [Russian energy diplomacy and international energy security], Vesnik Rossiskogo gosudarstvennogo universiteta imeni Ī. Kanta, - 1(2010)
- 6 Makarov. A.A., Laverov N.P. v.d. Predlojenya po utočneniyu Energetičeskoy strategii Rossii [Some suggestions on Russian energy strategy], Problemy natsionalnoy bezopasnosti. Moskova, 2008. - p. 259-270.
- 7 Moran D., Russell J. Energy Security and Global Politics. The militarization of resource management. Routledge, 2009. – p. 62.
- 8 Ferguson Ch. Strategičeskoye ispolzovaniye myagkoy sily: normativnyye napravleniya kitaysko-rossiyskogo «strategičeskogo partnerstva». Zhurnal strategičeskikh issledovaniy [The Strategic Use of Soft Balancing: The Normative Dimensions of the Chinese-Russian “Strategic Partnership”],[Journal of Strategic Studies], 35 (2), 197-222 (2012).
- 9 Voynakov V. Rossiysko-kitayskiye otnošenya: osnovniye napravleniya sotrudničestvo v XXI veke. Tsentr strategičeskix otsenok i prognozov [Russian-Chinese relations: the main aspects of collaboration in XXI century], URL: <http://csef.ru/ru/politica-i-geopolitica/416/rossijsko-kitajskie-otnosheniya-osnovnye-napravleniya-sotrudnichestva-v-xxi-veke-6190>, 2015)
- 10 Miroslav M., Martin L. Oil and natural gas in Russia’s astern energy strategy: Dream or reality?; Energy Policy 50 (2012).
- 11 Gabuyev A. A “soft alliance”? Russia-China relations after the Ukraine Crisis, European Council on Foreign Relations, pp. 4-5
- 12 Cabestan J.P., The Shangai Cooperation Organization, Central Asia, and the Great Powers, an Introduction: One Bad, Different Dreams?, Asian Survey, 53(3), 423-435 (2013).
- 13 Tang T. China’s natural gas imports and prospects, Durham: Duke University, 2014, pp. 36-38
- 14 James Henderson, Tatiana Mitrova Energy Relations between Russia and China: Playing Chess with the Dragon”,Oxford Institute for Energy Studies, August 2016, pp. 35-37

Авторлар туралы мәлімет:

Ыдырыс С.С. - экономика ғылымдарының докторы, Қ.А. Ясауи атындағы Халықаралық қазақ-түрік университеті «Экономика және қаржы» кафедрасының профессоры, ОҚО, Түркістан қаласы, Б. Саттарханов даңғылы № 29

Ыдырыс Қ.С. – PhD, Қ.А. Ясауи атындағы Халықаралық қазақ-түрік университеті «Халықаралық қатынастар» кафедрасының аға оқытушысы, ОҚО, Түркістан қаласы, Б. Саттарханов даңғылы № 29

Үдырыс С.С. – Akhmet Yassawi International Kazakh-Turkish University, professor at the Department of Economics and Finance, Doctor of Economic Sciences, South Kazakhstan region, Turkestan, B. Sattarkhanov avenue, № 29

Үдырыс К.С. – Akhmet Yassawi International Kazakh-Turkish University, senior lecturer at Department of International Relations, PhD, South Kazakhstan region, Turkestan, B. Sattarkhanov avenue, № 29

FTAMP 11.25.09

А.Ы. Ыкласова

*Евразийский национальный университет имени Л.Н.Гумилева, Астана, Казахстан
(E-mail: ayim_ykl@yahoo.com)*

**Развитие отношений Китая и Казахстана в рамках концепции
«Один пояс – один путь»**

Аннотация. Будучи девятым по величине государством в мире и крупнейшей страной, неимеющей выхода к морю, Казахстан выиграл меньше других стран от ростатрансконтинентальной торговли и последу-

ющей промышленной революции. Политическая идеология Советского Союза и южные границы также представили мало возможностей для торговли в XX веке. Тем не менее, быстрое возрождение Шелкового пути и крупные вложения в инфраструктуру в течение следующего десятилетия предвещают возрождение Казахстана как торгового центра в Центральной Азии.

В 2013 году в Астане президент Китая Си Цзиньпин предложил концепцию «Один пояс – Один путь». Цель концепции – совершенствование и создание новых торговых путей, транспортных и экономических коридоров, укрепить экономические связи между евро-азиатскими странами. Концепция «Один пояс – Один путь» связывает около 70 стран.

В статье рассматриваются некоторые стратегические аспекты и возможные экономические последствия участия Республики Казахстан.

Основное внимание уделено влиянию на экономическое развитие Республики Казахстан.

Ключевые слова. Казахстан, Китай, Один пояс – Один путь, Новый шелковый путь, Нурлы жол – путь в будущее.

XXI век - это век полной открытости и глобализации. В целом, мировая экономика претерпела большие изменения в последние десятилетия. На мировой арене появился такой сильный игрок, как Китай, во многих экономических и социальных показателях, стоящих за такими мировыми державами, как Япония и Германия. Китай продолжает удивлять весь мир темпами своего экономического роста. Осенью 2013 года в столице Республики Казахстан Астане председатель Китайской Народной Республики Си Цзиньпин выдвинул инициативу по созданию концепции «Один пояс - Один путь».

Инициатива президента Китая Си Цзиньпина «Один пояс - Один путь», закреплена в идее разработки наземных и морских транспортных коридоров, простирающихся от городов Китая до Европы, пограничные маршруты пробиваются через Центральную Азию. Именно о таком формате партнерства договорились лидеры двух стран. Президент РК Нурсултан Назарбаев подчеркнул динамику развития близкого нам СУАР (Синьцзян-Уйгурский автономный район). Президент также подтвердил совместные планы по учреждению 45, а может быть, и большего числа совместных предприятий в республике вдоль Шелкового пути с общим объемом инвестирования до 60 млрд долларов. За годы независимости торговый оборот между Китаем и Казахстаном фактически с нуля вырос до 28 млрд долларов. Сейчас стороны ищут новые возможности его увеличения, намерены уйти от сырьевой торговли, перейдя к продукции с высокой добавленной стоимостью. Достичь этих целей и позволит возрождающийся Великий Шелковый путь. Ключевая инфраструктура, создаваемая для выполнения транспортно-логистических задач комплексной бесполошинной зоны – UETD (Urumqi Economic and Technological Development Zone).

Здесь будут сходить и разбегаться железнодорожные и автомобильные пути, связывая столицу СУАР скоростными маршрутами с остальными регионами Китая. А также со всем остальным миром – через Интин железнодорожные магистрали дойдут до Алматы, Бишкека, Ташкента, Самарканды, Тегерана. Представители UETD, благодаря современным технологиям и продуманной логистике время в пути от Урумчи до столицы или побережья сократится в два-три раза. Это будет способствовать и росту туризма, в первую очередь внутреннего. Линия от северо-востока к юго-западу дополнит существующую сеть железных дорог стран Центральной Азии. При этом проект поможет избавиться от несовместимости железнодорожной колеи путевых систем этого региона и стандартами колеи Китая. В концепции рассматривается план экономического развития и глобальной интеграции всех участвующих стран. Реализация концепции «Один пояс - Один путь» дает много преимуществ:

- 1) Непрерывная торговля;
- 2) Социальная сфера и коммуникации;
- 3) Инфраструктура;
- 4) Движение капитала;
- 5) Политическая координация.

«Один пояс - Один путь» представляет собой стратегию более сбалансированного развития регионов, которая позволяет достичь более сбалансированных внешних отношений. То есть, с одной стороны, эта инициатива позволяет создать новое пространство для развития западных регионов Китая, а с другой стороны, это новая платформа для развития отношений Китая с государствами Центральной и Западной Азии.

Стратегия «Один пояс - Один путь» планирует охватить три континента, Азии, Европы и Африки. Будет три основных направления:

- 1) из Китая через Центральную Азию, Россию в Европу (в Балтийское море);
- 2) из Китая через Центральную Азию, Западную Азию в Персидский залив;
- 3) От Китая до Юго-Восточной Азии, Южной Азии, до Индийского океана.

Каждый маршрут отличается своей спецификой, их объединяет общая стартовая точка и единая программная задача - построение комплексной многослойной интегрированной сети взаимодействия.

Концепцию «Один пояс - Один путь» можно рассматривать как китайский проект для создания сети партнерских отношений в Евразии, тогда как инструменты, используемые для создания партнерской сети, чрезвычайно разнообразны: от политико-дипломатической координации до финансовых механизмов от торговли и экономики инструментов расширения гуманитарного сотрудничества.

До официального озвучивания инициативы президента Си Цзиньпина в 2013 году Китай начал активно вкладывать средства в инфраструктуру для связи со Средней Азией. Китай построил железнодорожный коридор, который берет свое начало в тихоокеанском порту Ляньюньган на Желтом море, пересекает Казахстан и продолжается в Россию, Польшу и Германию. Этот наземный мост сокращает время отгрузки и стоимость между Китаем и Европой.

«Один пояс - Один путь» предполагает активное участие Казахстана - в качестве важного центра. Для Китая Казахстан имеет непосредственное значение. В 2008-2010 годах был построен двойной газопровод «Китай-Центральная Азия» протяженностью 1840 километров («Линии А и В»), который позволит привлечь 30 миллиардов кубометров газа из Туркменистана, Узбекистана и Казахстана. Третий трубопровод большего диаметра, линия С, параллельно с первыми двумя, был построен в 2012-2014 годах и доставляет дополнительные 25 миллиардов кубических метров.

В сентябре 2013 года президент КНР Си Цзиньпин объявил о намерении возродить древний Шелковый путь и соединил Китай со Средней Азией, Ближним Востоком и Европой, а через год в ноябре 2014 года на встрече с азиатскими лидерами Си Цзиньпин выделил 40 миллиардов долларов на этот амбициозный проект, призванный «нарушить узкое место подключения» в Азии. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), официально запущенный в июне 2015 года с капиталом в 100 миллиардов долларов, может предоставить дополнительные финансовые средства для этих инициатив.

Китайские банки предоставили займы, с согласия Пекина, странам, которые являются частью сухопутного моста. Казахстан стал основным бенефициаром китайских кредитов. Казахстан два десятилетия является получателем китайских инвестиций в среднеазиатскую нефть.

Крупнейшая национальная нефтяная компания Китая, Китайская национальная нефтяная корпорация (СNPC), является мажоритарным владельцем двух крупнейших нефтяных компаний Казахстана (владеет 85,42 процента акций AktobeMunaiGas и 67 процентов PetroKazakhstan) и участвует в нескольких проектах по разведке и добыче нефти на всей территории страны. Компания также предоставляет нефтесервисные услуги в Казахстане и планирует построить там нефтеперерабатывающий завод. В 2009 году фонд суверенного благосостояния Китая, Китайская инвестиционная корпорация, также инвестировал почти 1 миллиард долларов в энергетику Казахстана.[1]

Еще одним реализованным железнодорожным проектом является высокоскоростная узкоколейная железная дорога в Хоргосе, восточный казахстанский сухой порт и логистический узел на китайской границе, который затем пересечет всю восточно-западную широту Казахстана, чтобы добраться до нефтяного порта Каспийского моря и город Актау, расположенный на восточном побережье Каспия, недалеко от границы с Туркменистаном. В настоящее время продолжается строительство второй железной дороги, которая должна связать город Кашгар, расположенный в западной части провинции Синьцзян Китая, с Ошем на юге Кыргызстана и близлежащим Андижаном, восточным узбекским городом на юго-восточном краю плодородной Ферганской долины.

Растущее партнерство между Казахстаном и Китаем создало взаимовыгодные отношения, важно обратить внимание на то, что делает правительство Казахстана, чтобы перевести эти позитивные события в лучшие экономические перспективы для своих граждан. Нет сомнений в том, что для «Один пояс - Один путь» сделать значительную вмятину, чтобы помочь странам Центральной Азии стать экономически стабильными, - таким образом, избавив политическую и террористическую нестабильность - Казахстан должен быть тестовым.

Казахстан является девятой по величине страной в мире, охватывающей 2,7 миллиона квадратных километров. Население всего 17,8 миллионов, меньше, чем у Флориды (20 миллионов). Концентрация экономической активности в восточной и западной частях Казахстана привела к созданию работоспособной транспортной инфраструктуры.

Существующая транспортная сеть Казахстана представляет собой проблему для «Один пояс - Один путь». Например, в 2011 году Китай завершил строительство коридора из порта Ляньюньган в КНР до Достык (Дружба), а затем в 2012 году в Хоргос. Одной из проблемных проблем для этих коридоров, которые еще не решены, является разница в железнодорожных манометрах. В то время как Китай использует калибр в 1435 миллиметров, Казахстан, как и все другие бывшие советские страны, использует толщину 1520 миллиметров. На китайско-казахстанских пограничных переходах пассажирские поезда меняют тележки (шасси под вагоном, на котором установлены оси и колеса), в то время как большая часть грузов переносится на вагоны с более широким колесом. Оба метода требуют большого количества тяжелого подъемного оборудования, и поезда должны останавливаться на 5-8 часов, чтобы завершить изменение датчика.

Признавая ограничения своей железнодорожной и дорожной инфраструктуры, правительство Казахстана предложило комплексный план развития инфраструктуры. План Казахстана, объявленный президентом Нурсултаном Назарбаевым в обращении государства нации 11 ноября 2014 года, называется «Нурлы Жол» инициатива, непосредственно связанная с «Один пояс - Один путь». Казахстан уже провозгласил свою повестку дня в отношении Китая более десятилетия назад, и действительно, шаг Казахстана был одной из причин, по которой Си Цзиньпин изначально представил план «Один пояс - Один путь» в Астане в октябре 2013[2].

Интеграция программы «Нурлы Жол» и «Один пояс - Один путь» очень важна для Казахстана и Евразии. На пресс-конференции 30 ноября 2016 года, по этому вопросу состоялась встреча министра иностранных дел Казахстана Ерлана Идрисова и министра инвестиций и развития Жениса Касымбека, в нем приняли участие более 80 представителей иностранных посольств и миссий, в том числе 50 послов и руководителей офисов международных организаций, По словам Идрисова, 1 декабря 2016 года:

Реализация программы «Нурлы Жол» обеспечит связь казахстанских регионов с межконтинентальными маршрутами - Западный Казахстан - Западная Европа и Китай - Иран. Превратит Казахстан в крупный евразийский транспортно-логистический узел, который соединит Север с Югом, Восток с Западом, страны Европейского Союза, Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии[3].

Развитие добычи урана в Казахстане возрастает. С 2001 по 2016 год производство выросло с 2,022 тонны до 24,5 тыс. Тонн в год (39% мирового производства), что делает Казахстан ведущим мировым производителем урана. Из 17 проектов по добыче полезных ископаемых пять из них полностью принадлежат государственному «Казатомпрому», а 12 - совместным предприятиям с иностранными акционерами[4].

Строительство завода по производству ядерного топлива через совместное предприятие Areva of France, Kazatomprom of Kazakhstan и Китайской ядерной корпорации (CGNPC) было объявлено тремя компаниями 6 декабря 2016 года. Французская Areva обеспечит производство технологии, в то время как большая часть финансирования будет поступать от CGNPC. По завершении строительства завод будет управляться совместным предприятием дочерних компаний Казатомпрома и CGNPC.

Несмотря на существующие изменения и планы будущих событий, Казахстан отстает от некоторых основных областей, решение которых может помочь материализовать экономические перспективы страны. В докладе Всемирного сухопутного моста EIR [5] указывается на важность образования и развития людских ресурсов, а также на производство ядерной энергии для электричества и опреснения воды для преодоления зависимости от потока поверхностных вод. Это необходимо для обеспечения всестороннего национального развития.

В Казахстане нет атомных электростанций. В стране генерируется около 13 ГВт электроэнергии, из которых около 81% приходится на уголь, а остальное - на природный газ. Правительство планирует увеличить производство электроэнергии. В 2012 году правительственный план развития энергетики предусматривал к 2030 году как минимум 60-процентное увеличение производства, нацелив на дополнительные инвестиции в этот период в размере около 64 млрд. долл. США.

В Казахстане есть планы по созданию новых атомных электростанций, но в ноябре 2016 года эти планы были отложены, поскольку считалось, что неотложной необходимости нет. Но есть настоятельная необходимость: как и с дорогами, жизнь всегда возникала и развивалась вокруг дешевой, богатой энергии.

Казахстан должен сосредоточиться на доступности воды, чтобы обеспечить ее производственный потенциал и улучшить условия жизни на уровне домашних хозяйств. Почти 90% территории страны считается засушливым или полусушливым, с низкой влажностью. Что касается водных ресурсов, то страна находится среди тех, кто находится в нижней части шкалы в Евразии. Среднегодовые поверхностные воды Казахстана составляют 100,5 кубических километра (км³), из которых 56,5 км³ - от осадков внутри страны; остальные - из Китая, Узбекистана, Кыргызстана и России. Ресурсы поверхностных вод также очень неравномерно распределены [6]. Вода является основным препятствием для Казахстана, опреснение воды из Каспийского моря может полностью смягчить нехватку воды на севере, западе и на юге. И здесь ядерная энергия поможет.

Казахстан - страна, которая служила, служит и будет служить мостом, соединяющим Восток и Запад, Азию и Европу, это страна, расположенная на стыке цивилизаций. Как известно, идея концепции «Один пояс - Один путь» была озвучена в Казахстане, и это вряд ли можно назвать несчастным случаем. Потому что именно здесь, на границе с Китаем, начался знаменитый Великий шелковый путь, к которому идет историческая ссылка всего современного проекта. Основная часть дороги Великого шелкового пути проходила через Жетысу (Семь рек) и Южный Казахстан; существование этого пути способствовало развитию этого региона, значительному росту городов и торговых связей.

Сегодня сотрудничество республики с большим соседом на востоке очень дружественное и взаимовыгодное. На фоне концепции «Один пояс - Один путь», Казахстан разработал свою государственную программу «Нурлы жол», которая отлично соответствует предыдущей. За период с 2014 по 2016 год Казахстан подписал контракты с Китаем на 48 миллиардов долларов, а общий объем китайских инвестиций в экономику Казахстана пре-

высил 70,6 миллиарда долларов. Оба государства заинтересованы в развитии транзитного транспортного коридора, например, путем создания логистических центров в Казахстане и упрощения таможенных и финансовых процедур. Таким образом, завершается строительство крупного проекта - международной транзитной магистрали «Западная Европа - Западный Китай». Также ведется строительство железной дороги «Хоргос-Алматы-Актау» с целью увеличения объема транзитных перевозок через Казахстан до 35 млн. тонн в год. Помимо логистического аспекта совместные промышленные проекты составляют около 50 млрд. долларов США осуществляются. Особенно хотелось бы отметить сотрудничество в сельскохозяйственном секторе, где Китай уже реализовал более 20 проектов.

Опираясь на вышесказанное, можно спорить о хорошем сопряжении «Нурлы Жол» и «Один пояс - Один путь», что на практике подтверждается финансовым подтверждением со стороны Китая. Тот факт, что Китай придает Казахстану важную роль в концепции «Один пояс - Один путь», в то время как Казахстан в то же время участвует в реализации этой концепции, показывает, данный факт представляет множество перспектив для взаимного сотрудничества.

Список литературы

- 1 Китай и Казахстан: рука об руку к светлому будущему // Дыхание Китая. -2017. -№19(566). -14-15
- 2 China's One Belt, One Road Initiative and the Sino-Russian Entente: An Interview with Alexander Gabuev, Greg Shtraks, National Bureau of Asian Research.- 2016.
<http://www.nbr.org/research/activity.aspx?id=707>
- 3 Послание Президента Республики Казахстан Н.Назарбаева народу Казахстана. 11 ноября 2014 г. <http://www.akorda.kz/ru/addresses/poslanie-prezidenta-respubliki-kazahstan-nazarbaeva-narodu-kazahstana-11-noyabrya-2014-g>
- 4 Uranium and Nuclear Power in Kazakhstan, World Nuclear Association, updated October 2017.
- 5 The New Silk Road Becomes the World Land-Bridge, Executive Intelligence Review, November 2014.
- 6 Sarsenbekov T.T., Ahmetov S.K., Report on the Regional Water Partnership (Republic of Kazakhstan), Global Water Partnership. http://www.gwp.org/Global/GWP-CACENA_Files/en/pdf/kazakhstan.pdf

А.Ы. Ықласова

Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана, Қазақстан

«Бір белдем бір жол» концепциясы аясындағы Қытай мен Қазақстан қатынасының дамыту

Аннотация. Әлемдегі территориясы жағынан тоғызыншы орынала отырып және теңізге шыға алмайтын ең үлкен ел бола отырып, Қазақстан трансконтинентальдық сауда-саттық пен кейінгі индустриалды революцияның өсу жағынан басқа елдерге қарағанда аз жетістіктерге жетті. Кеңес Одағы мен оңтүстік шекараларының саяси идеологиясы ХХ ғасырда сауда үшін аз мүмкіндіктер берді. Жібек жолын жылдам дамыту және инфрақұрылымға ірі инвестициялар құю келесі онжылдықта Қазақстанның Орталық Азиядағы сауда орталығы ретінде қайта жаңғыруын білдіреді.

Қытай президенті Си Цзиньпин 2013 жылы Астанада «Бір белдеу – бір жол» тұжырымдамасын ұсынды. Тұжырымдаманың мақсаты – жаңа сауда, көлік, экономика жолдарын қалыптастыру және жетілдіру. Еуропа мен Азия елдерінің арасында экономикалық байланысты нығайту. «Бір белдеу-бір жол» тұжырымдамасы 70-ке жуық мемлекеттерді қамтиды. Мақалада Қазақстан республикасының қатысуының кейбір стратегиялық аспектілері менықтимал экономикалық жағдайлары қарастырылған. Қазақстан Республикасының экономикалық дамуының әсеріне көп көңіл бөлінген.

Түйін сөздер. Қазақстан, Қытай, Бір белдеу – бір жол, Жаңа Жібек жолы, Нұрлы жол – болашаққа бастар жол.