

МРНТИ 11.25.43

М.К. Дюсембекова¹, Р.С. Жанбулатова²*Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан
(E-mail: ¹maira.enu@mail.ru, ²zhanbulatova_rs@mail.ru)***Экономический пояс шелкового пути – пространство регионального взаимодействия**

Аннотация. Авторы рассматривают некоторые аспекты осуществления инициативы Китайской Народной Республики «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте сотрудничества стран и регионов Евразийского континента, делая акцент на возможностях для Казахстана. Несмотря на трудности процессов межрегионального взаимодействия, в формате Экономического пояса шелкового пути возможно сопряжение ряда интеграционных структур при условии решения институциональных, финансовых и других вопросов. В современных условиях, когда идет пересмотр правил международной торговли и усилилась конкуренция между региональными блоками, возникает ряд вопросов относительно целей экономической политики Китайской Народной Республики в евразийском регионе, конкретных этапов продвижения инициативы Экономического пояса Шелкового пути и связанных с ним возможностей и вызовов для стран евразийского пространства. В статье указывается, что проект Экономического пояса Шелкового пути может стать новой моделью регионального взаимодействия, удобной платформой для диалога и плодотворного сотрудничества стран.

Ключевые слова: «Экономический пояс Шелкового пути», региональное сотрудничество, Центральная Азия, Евразийский экономический Союз, транзитный потенциал.

Введение. Сегодня новой реальностью международных отношений стали формы международного сотрудничества, предложенные КНР в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Особо выделяется динамичное претворение в жизнь концепции «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП), озвученной Си Цзиньпином в Астане 7 сентября 2013 года.

Как известно, на современном этапе КНР предпринимает ряд усилий направленных на активизацию участия в управлении глобальной экономикой. Этот фактор побуждает Китай создавать экономические преимущества для себя и на евразийском пространстве. Китай активизировал сотрудничество с Казахстаном и другими членами ЕАЭС для минимизации возможных негативных последствий для своей экономики в период глобальной экономической нестабильности. Хотелось бы уточнить, что концепцию «Экономического пояса Шелкового пути» можно считать и ответом КНР на планы евразийской «тройки» в 2012-2013г.г. создать единое экономическое пространство, а затем Евразийский Экономический Союз (ЕАЭС). Очевидно также, что создание транспортных коридоров из Центральной Азии в Западный Китай, развивая и интегрируя эти регионы КНР с внутренними и прибрежными районами страны, дает возможность Пекину выйти через Каспийское море на рынки Среднего Востока и Европы. Это позволяет КНР уменьшить зависимость от поставок нефти из нестабильного региона Ближнего Востока, в котором доминируют арабские и западные державы. В свою очередь, нельзя не согласиться с выводом известного российского китаиста Я. Бергера, что это был ответ на перемещение центра глобальной стратегии США в Азию [1].

Цели и задачи. Рассмотреть некоторые аспекты осуществления инициативы Китайской Народной Республики «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте сотрудничества стран и регионов Евразийского континента, делая акцент на возможностях для Казахстана. Указать, что проект Экономического пояса Шелкового пути может стать новой моделью регионального взаимодействия, удобной платформой для диалога и плодотворного сотрудничества стран.

По мнению китайских экспертов, сотрудничая со странами ЕАЭС, Китай получает запасной логистический коридор на случай военной блокады морских путей из страны на востоке. Если бы Китай был отрезан от поставщиков ресурсов, его экономика бы остановилась. Это давняя мечта многих стратегов в Вашингтоне [2].

В современных условиях, когда идет пересмотр правил международной торговли и усилилась конкуренция между региональными блоками, возникает ряд вопросов относительно целей экономической политики КНР в евразийском регионе, конкретных этапов продвижения инициативы Экономического пояса Шелкового пути и связанных с ним возможностей и вызовов для стран евразийского пространства.

На наш взгляд, инициативы КНР важны для стран евразийского региона, в котором сталкиваются интересы главных акторов современного мира, а в последнее десятилетие активными игроками стали также такие региональные акторы, как Турция, Иран и Индия. Надо особо отметить, как быстро формируются новые рынки в Южной и Западной Азии. По прогнозам, Индия станет одним из ведущих мировых рынков с населением 1,3 миллиарда человек к 2030 году, с динамично растущим средним классом. Открытие Исламской Республики Иран также предоставит новые возможности для торговли между Китаем и Ираном через Центральную Азию.

Разумеется, у каждого участника ЭПШП своя шкала приоритетов участия в мега-проекте. Для Казахстана – это возможность использовать преимущества в транзите энергоресурсов в китайском направлении и в южном направлении через Иран, Индию и/или Турцию, т.е. это возможность диверсификации маршрутов поставок сырья. Для нашей республики также важна интеграция в мировую транспортную систему и расширение участия в крупных международных транспортных проектах. Казахстан планирует стать крупным региональным транспортно-логистическим центром.

Повышение эффективности в области транспорта и логистики создаст ряд преимуществ, которые помогут повысить конкурентоспособность экономики Казахстана. В частности, сокращение транзитных и транспортных издержек открывает новые возможности для торговли, особенно в сельском хозяйстве (цены на скоропортящиеся и свежие продукты могут быть уменьшены путем сокращения времени выхода на рынок). Так как оптовые и розничные торговцы смогут предложить более выгодные условия для сельскохозяйственных производителей, это позволит последним продавать продукцию с более высокой рентабельностью. В свою очередь, развитие логистики создает спрос на новые услуги, к примеру, в финансовом, юридическом секторах, или на бухгалтерский учет и т. д. Именно так началось экономическое развитие в Сингапуре и Дубае. Развитие современной логистической инфраструктуры, создание логистических центров повысят конкурентоспособность Казахстана как регионального логистического хаба. Эффективная консолидация и распределение грузовых операций приведут к значительному снижению транспортных и логистических издержек, напрямую повысив конкурентоспособность местных компаний и обеспечив рост ВВП. Таким образом, этот сектор экономики может дать мультипликативный эффект, стать драйвером экономического развития РК.

В данном контексте РК, безусловно, заинтересована использовать возможности ЕАЭС содействовать реализации транзитного потенциала Казахстана, созданию транспортно-логистической инфраструктуры, позволяющей интегрироваться в международную торговлю. Однако, в качестве главной возможности реализации своего транзитного потенциала Казахстан рассматривает, на наш взгляд, встраивание в китайскую инициативу ЭПШП.

Наиболее важным транспортным коридором для страны является создаваемая Китаем, Казахстаном и Россией автомагистраль «Западная Европа – Западный Китай» как северная часть ЭПШП. Напомним, что ее протяженность составляет 8,5 тыс. км, из них 2,3 тыс. км проходит по территории России, 2,8 тыс. км по Казахстану и 3,4 тыс. км по Китаю.

Казахстанский участок проходит по маршруту: Актобе – Кызылорда – Шымкент (Ташкент) – Тараз – Кордай – Алматы – Хоргос – до границы с КНР. Российский маршрут: Санкт-Петербург – Казань – Оренбург – до границы с Казахстаном.

Коридор «Западная Европа – Западный Китай» обеспечивает грузоперевозки по трем направлениям: Китай – Казахстан; Китай – Центральная Азия; Китай – Казахстан – Россия – Западная Европа. Это кратчайший маршрут для перевозки товаров из КНР в Казахстан, страны Центральной Азии, западные регионы России и Европу. Для сравнения, при осуществлении перевозки грузов автомобильным транспортом срок доставки груза до Санкт-Петербурга из центральных провинций Китая составляет не более 10 дней, тогда как морским путем грузы проходят такой же путь за 45 дней.

Другой маршрут проходит по линии Урумчи – Достык – Омск – Москва – страны ЕС. Здесь задействован железнодорожный сектор РК.

Морской путь ЭПШП предполагает прохождение через территорию Казахстана с выходом на Каспийское и Черное моря. Первый маршрут – из Урумчи через казахстанский порт Актау и далее в ЕС с использованием грузинских портов. Надо отметить, большие надежды связывает РК с введенным в обращение железнодорожным сообщением Баку-Тбилиси – Карс. Второй маршрут – из Урумчи через Казахстан и Центральную Азию в Иран и Турцию. Порт Чабахар, крупнейший в Иране, является одним из ключевых элементов этого международного транспортного коридора «Север-Юг». Как заявил президент Ирана Роухани, «Чабахар может стать точкой связи между разными странами, особенно Индии, Афганистана, странами Центральной Азии, странами СНГ и Восточной Европы» [3].

Чабахар имеет для Индии стратегическое значение, так как может быть использован для выхода на рынки в обход Пакистана и снизить зависимость Дели от Исламабада в торговле с Афганистаном и странами СНГ, а также позволяет конкурировать с соседним Китаем за лидерство в регионе. К тому же этот порт занимает стратегическое положение с точки зрения прямого выхода на Индийский океан, минуя Персидский залив.

Предполагается создание сети транспортно-логистических терминалов, обслуживающих данные маршруты. На сегодняшний день превращению транспортно - логистического сектора Казахстана в драйвер экономики мешают небольшие размеры рынка, потому что большая часть китайско-европейской торговли по-прежнему идет морем. Казахстан сталкивается с проблемами, как на железнодорожном, так и на автомобильном транспорте. На расстояние менее 1000 км железнодорожный транспорт не является конкурентоспособным по сравнению с автомобильным транспортом. Но автомобильный транспорт в китайском направлении также остается слишком дорогим. Например, из Алматы в Урумчи (860 км) стоимость доставки одного контейнера TEU составляет 2000 долларов США и, следовательно, на 40 процентов больше, чем в ЕС, и на 60 процентов больше, чем в ЕАЭС на аналогичном расстоянии [4]. Более половины расходов включают расходы на пересечение границ и перегрузку. Несмотря на улучшение общей бизнес-среды, в целом, преград «торговле через границы» еще достаточно много на административном уровне. Именно поэтому Казахстан заинтересован в снижении транспортных издержек, деbüroкратизации транспортных процедур на всем пространстве ЕАЭС.

В настоящее время в рамках ЕАЭС прорабатываются проекты евразийских МТК. В статье 86 Договора о ЕАЭС закреплены положения об интеграции транспортных систем государств – членов ЕАЭС в мировую транспортную систему и об эффективном использовании их транзитного потенциала. Однако, одним из главных факторов, препятствующих реализации скоординированной транспортной политики ЕАЭС, является низкий уровень развития транспортно-логистической инфраструктуры Союза, в том числе ее транспортной, складской, таможенной и управленческой составляющих. На развитие инфраструктуры в формате ЭПШП и нацелены государства ЦА.

Хотелось бы также отметить, что ЭПШП имеет скорее глобальный, нежели региональный характер, создавая условия для широкого международного сотрудничества. Это сотрудничество можно строить не только на основе присоединения отдельных стран к реализации проекта, но и через сотрудничество различных интеграционных блоков, в первую очередь ЕАЭС и Шанхайской Организации Сотрудничества (ШОС).

Следует отметить, что ряд международных институтов, структур и проектов, в том числе и площадку ШОС, намерен активнее использовать Китай, защищая свои национальные интересы, расширяя экономическое присутствие в различных регионах мира. В частности, Пекин всячески подчеркивает важность отношений с соседями. Так, в 2013 году на Боаоском Азиатском Форуме Председатель КНР Си Цзиньпин заявил, что Китай «будет активно содействовать региональному сотрудничеству как в Азии, так и во всем мире». Он акцентировал намерения Китая усилить сотрудничество с сопредельными странами по строительству транспортной инфраструктуры, в позитивном ключе рассматривать возможность создания региональной площадки финансирования в целях стимулирования региональной экономической интеграции и повышения конкурентоспособности региона [2].

Активизацию взаимодействия на евразийском пространстве с Китаем поддерживает и Россия, в том числе, чтобы избежать в перспективе потерь торговых и инвестиционных потоков. В целом, заметен поворот РФ к Азии, наметившийся после введения против нее странами Запада санкций, связанных с украинским кризисом. В частности, сразу после введения антиросийских санкций ЕС, во время визита В. Путина в КНР 21-22 мая 2014 года было заявлено, что приоритетной задачей Шанхайской Организации Сотрудничества, помимо вопросов безопасности, является дальнейшее развитие регионального экономического сотрудничества, улучшение инвестиционного климата государств – членов ШОС и укрепление связей между деловыми кругами [3].

Фэн Шаолей, декан Школы международных и региональных исследований, директор Центра исследований России Восточно-Китайского педагогического университета, утверждает, что объявленный в 2013 году китайским лидером проект «Экономический пояс Великого шелкового пути», в настоящее время становится новым российско-китайским форматом взаимодействия в Евразии [4].

Страны Центральной Азии (ЦА) также рассматривают китайский вектор, учитывая растущий потенциал КНР, как один из важнейших. Это обусловлено, с точки зрения российского исследователя А. Лукина, возможностями получения странами ЦА китайских инвестиций, кредитов, строительства инфраструктуры, развития торговли, реализации энергетических проектов [5]. Соглашаясь с мнением российского эксперта, подчеркнем социальную привлекательность проекта ЭПШП – возможность создания новых производств, увеличения трудовой занятости. Надо отметить также, что, главным образом, центральноазиатские страны приобретают в лице Китая важный альтернативный рынок сбыта углеводородов. Кроме того, тесное сотрудничество с Китаем становится реальным инструментом укрепления внешнеполитических позиций, в том числе в отношениях с Москвой, Брюсселем и Вашингтоном. В конечном счете, и Китай, и Россия, и страны Центральной Азии ввиду новых вызовов и угроз безопасности, связанных, прежде всего, с ростом международного терроризма и экстремизма, проблем Афганистана и наркотрафика, заинтересованы в обеспечении стабильных условий в регионе. Гарантировать политическую и экономическую стабильность можно лишь путём ускоренного экономического развития всех стран региона.

Таким образом, межрегиональное взаимодействие в рамках новых инициатив, в том числе посредством ЭПШП, может стать механизмом экономического процветания в Евразии.

Безусловно, важно констатировать, что с точки зрения китайских экспертов, Китай был сторонником и инициатором региональной кооперации с начала проведения политики реформ и открытости, и Экономический пояс Шелкового пути может рассматриваться как долгосрочное направление, определяющее развитие Китая [6].

Проект ЭШП, как мы можем наблюдать, уже на стадии реализации. Так, в рамках официального визита Президента Нурсултана Назарбаева в КНР 19-21 мая 2014 года был дан старт открытию первой очереди казахстано-китайского логистического терминала. Трансконтинентальный транспортный коридор, протяженностью более 10 тыс. км начинается в китайском порту Ляньюньган, проходит через города Великого Шелкового пути — Сиань, Ланьчжоу, Урумчи — и на переходе «Достык-Алашанькоу» стыкуется с казахстанской железной дорогой. Конечный пункт евразийского транспортного моста — голландский Роттердам [7]. Как рассчитывает китайская сторона, реализация планов по расширению железнодорожной сети на территории стран Центральной Азии позволит обеспечить подключение к транспортному коридору всех государств региона, а также Ирана и Афганистана.

Сегодня Пекин работает над конкретизацией инициативы Экономического пояса Шелкового пути. В частности, в документе «Видение и действия, направленные на продвижение совместного строительства Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века», разработанном рядом государственных органов КНР (в том числе, Национальной комиссией по развитию и реформам, Министерством иностранных дел и Министерством коммерции КНР) оба проекта, морской и наземный, объединили в мегапроект «Один пояс – один путь». Указаны пять принципов его реализации: содействие развитию транспортной и прочей инфраструктуры, снятие таможенных и нетарифных барьеров для торговли, заключение сети соглашений о зонах свободной торговли, более широкое использование национальных валют в торговых расчетах, а также укрепление гуманитарных контактов. Однако, стоит отметить, что конкретные шаги по реализации мегапроекта в данном документе не прописаны [8].

При этом Китай уже создал некоторые механизмы финансирования для поддержки инфраструктурных проектов, создав специальные институты для обслуживания предполагаемых проектов. В частности, это фонд Шелкового пути с капиталом около 40 млрд. долларов, созданный в мае 2015г. и Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ).

Следует отметить, что предложение Китая в рамках саммита АТЭС в Пекине в ноябре 2014 года о создании Азиатского банка инфраструктурных инвестиций было ответом на укрепление позиций США в Азии. Так Китай пытается развивать собственные проекты в Азии, прежде всего в евразийском направлении. Кстати, на этом же саммите АТЭС ряд стран поддержали предложенный Китаем план создания зоны свободной торговли Азиатско-Тихоокеанского региона как альтернативу продвигавшемуся США плану Транстихоокеанского партнерства (ТТП).

29 июня 2015 года представителями 57 стран-учредителей, в том числе развитых европейских стран, было подписано соглашение о создании АБИИ. 16 января 2016 года Азиатский банк инфраструктурных инвестиций официально начал работу. Уставный капитал АБИИ составляет 100 миллиардов долларов. Отражая региональный характер банка, его азиатские члены являются мажоритарными акционерами, владеющими около 75% акций. Крупнейшие доли голосов в совете директоров банка получили Китай, Индия и Россия. Доля России — 5,92 процента. Она стала третьей по количеству акций и голосов страной после Китая и Индии, которые получили 26,06 и 7,5 процента голосов соответственно. Штаб-квартира Банка размещена в Пекине. В августе 2015 года совет директоров АБИИ избрал президентом организации Цзинь Лицуня - бывшего заместителя

министра финансов КНР. Председателем совета управляющих назначен министр финансов Китая Лоу Цзивэй. [9].

Ключевая миссия Азиатского банка инфраструктурных инвестиций — преодоление инфраструктурных ограничений экономического развития стран азиатского региона. В сферу деятельности учреждения входит кредитование, участие в капитале, предоставление гарантий, техническая помощь. Японский аналитик Томоо Кикучи отмечает, что по оценкам Азиатского банка развития, для финансирования инфраструктурных проектов в 2010–2020 гг. Азии не хватает 8 трлн. долларов. С его точки зрения, Азия способна в полной мере реализовать свой потенциал роста только при условии развития региональных рынков и финансовых институтов, которые позволили бы эффективно применять внутренние ресурсы в качестве долгосрочных инвестиций [10].

Посол России в Китае, положительно оценивая инициативу КНР о строительстве Экономического пояса Шелкового пути, считает, что сопряжение продвигаемой Китаем стратегии Экономического пояса Шелкового пути и ЕАЭС направлено на сложение преимуществ [11].

Страны-члены ЕАЭС уже имеют двусторонние меморандумы с Китаем в части, касающейся совместной реализации проекта Шелкового пути. В частности, Казахстан заявил о координации с Экономическим поясом национального плана развития инфраструктуры «Нурлы Жол». Данная программа была принята в ноябре 2014 г. на пять лет с 2015 по 2019 гг., в дополнение к действующей программе «Новый шелковый путь» (2012 г.), соединяющей Китай с Европой через Казахстан, и предполагает создание логистических хабов, возведение авто- и железнодорожных магистралей, морской инфраструктуры на западе страны [12].

Аналогичные соглашения были достигнуты Китаем с Беларусью, Кыргызстаном и Таджикистаном. «У ЕАЭС и ЭПШП — блестящие перспективы», — утверждает Фэн Шаолей. По его мнению, взаимодействие с ЭПШП на уровне ЕАЭС и двусторонних переговоров должно идти параллельно. «Может быть, легче начинать в двустороннем формате, но в итоге надо работать на уровне региональных объединений», — считает эксперт [13].

В подтверждение желания России и Китая продвигать эти проекты на саммите в Москве 8 мая 2015 года принимается Совместное заявление Российской Федерации и КНР о сопряжении Евразийского экономического союза и «Экономического пояса Шелкового пути». В июне 2015 г. в Пекине в рамках российско-китайской рабочей группы сформулированы приоритеты сотрудничества двух стран в формате сопряжения ЕАЭС и ЭПШП.

Согласно заявлению заместителя главы Министерства экономического развития России С.Воскресенского, направлений сотрудничества предполагается несколько. И речь идет не только о крупных инвестиционных инфраструктурных проектах между Китаем, Россией и другими партнерами по Евразийскому экономическому союзу. Более того, ряд проектов в этом направлении уже известны (высокоскоростная магистраль Москва – Казань, готовность Китая участвовать в модернизации БАМа и Транссиба, портовая инфраструктура). Идет строительство железной дороги Китай – казахстанское побережье Каспия [14].

Как известно, в рамках ЕАЭС запланировано создание нескольких общих рынков и пространств до 2025 года: создание общих рынков энергоресурсов, в частности общего рынка газа, общего рынка нефти и нефтепродуктов [15], а также формирование общего электроэнергетического рынка Союза; создание Единого транспортного пространства [16]. Стоит отметить, что в формате ЕАЭС в данной сфере уже достигнуты определенные результаты, что просматривается и в создании крупнейшего железнодорожного оператора стран ЕАЭС – Объединённой транспортно-логистической компании (ОТЛК).

В числе актуальных задач ЕАЭС – сопряжение с ЭПШП в плане создания эффективной транспортно – логистической инфраструктуры евразийского региона, в чем заинтересована и китайская сторона. Вклад Китая в дело регионального сопряжения видится в финансировании масштабного инфраструктурного строительства, в котором остро нуждается ЕАЭС, тогда как роль ЕАЭС – в создании благоприятных условий перевозок по своей территории по критериям скорости, стоимости, сохранности, сервиса и стабильности. ЕАЭС должен работать над усилением своих преимуществ, которые могут привлечь партнеров. Полагаем, что соответствующим инструментом осуществления этой задачи могло бы стать функционирование в ЕАЭС общей транспортной политики. При этом необходимо, чтобы были разделены полномочия национальных и наднациональных органов.

Взаимодействие ЕАЭС и ЭПШП облегчается тем, что Евроазиатская транспортная магистраль (ЕТМ), на функционировании которой строится ЭПШП, (в том числе, северный, морской и южный маршруты) совпадают с евразийскими коридорами «Восток - Запад» и «Север - Юг». Коридор «Восток-Запад» находится на стадии реализации. В рамках этого транспортного коридора доставка грузов из Китая в ЕС железнодорожным транспортом в 3-3,5 раза короче в сравнении с морским путем. Летом 2015 года был запущен маршрут Харбин — Гамбург из Китая в Германию через территорию России, который укоротил путь доставки товаров в 2 раза в сравнении с морским маршрутом через Суэцкий канал [17]. Интересно подчеркнуть, что в данном случае, в предоставлении транспортно – логистических услуг могут конкурировать западный (Российская Федерация) и восточный (Казахстан) секторы МТК. МТК «Север-Юг» также является реально развивающимся проектом, который нацелен на транспортировку грузов между странами Персидского залива, Индией, Пакистаном, Турцией и Балтийским регионом, то есть в страны Европы.

Сопряжение ЕЭС с ЭПШП нацелено также и на ликвидацию препятствий в торговле, посредством взаимодействия таможенных служб Китая и стран-членов ЕАЭС. Можно заметить, что также в рамках ЭПШП должна будет осуществляться поэтапная унификация стандартов качества товаров и услуг. Ставятся задачи формирования механизмов по защите взаимных инвестиций, поощрения капиталовложений, решения инвестиционных споров. Члены ЕАЭС и Китай в рамках ЭПШП могут сотрудничать в модернизации транспортной инфраструктуры, в области строительства, энергетики, добычи ресурсов и высоких технологий, медицинских и образовательных услуг, развития научного потенциала [18].

Таким образом, для стран ЕАЭС, нацеленных на общий рынок, возможно сразу достижение задач в формате нескольких проектов.

Китайский эксперт Фэн Шаолей полагает, что возможно совмещение с ЭПШП не только программ ЕАЭС, но и ШОС. С его точки зрения, совмещение трех проектов в перспективе, с одной стороны, дает объективные возможности использования больших китайских (инвестиционных, транспортных, технологических) ресурсов для развития ЕАЭС и ШОС [19].

Напротив, с точки зрения известного российского востоковеда С. Лузянина, ШОС, ЕАЭС и ЭПШП развиваются независимо друг от друга, создавая даже определенную конкуренцию в транспортных, энергетических и торгово-экономических сферах. Он прогнозирует возможность роста конкурентных рисков для РФ и других участников, особенно с учетом возможности реализации КНР зон свободной торговли в Евразии [20]. А.Лукин также полагает, что, несмотря на поддержку Москвой китайского плана «Один пояс и один путь», РФ стремится не допустить китайского геополитического господства в континентальной Евразии [21]. Свидетельством этого, на наш взгляд, является предложенная Россией концепция «Большой Евразии».

На потенциале сотрудничества может сказаться, на наш взгляд, и разная степень институционализации международных структур. В частности, ШОС, как сложившаяся международная организация, имеющая четко структурированную институциональную систему, готова участвовать в определении правил сотрудничества. В определенной мере и ЕАЭС, несмотря на трудности становления, имеет некоторый потенциал. Китайская же инициатива «Один пояс – один путь» в процессе становления. Еще одной проблемой может стать дублирование структур региональной интеграции. Но, безусловно, цели ШОС, ЕАЭС, ЭПШП и АБИИ вполне совместимы и потому их реализация представляется возможной. Как ШОС, так и ЕАЭС могут получить финансовую подпитку от Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, не говоря о проектах Шелкового пути, которые станут основными рецепиентами АБИИ.

Заключение. В целом, анализ вышеизложенных проектов, концепций и инициатив позволяет сделать следующие выводы. Их появление свидетельствует о процессах серьезного обновления региональной и глобальной политики КНР. На наш взгляд, ЭПШП, как и другие проекты и инициативы КНР, является символом активизации роли Китая в формировании региональной и глобальной экономической архитектуры. Евразийское пространство занимает во внешнеэкономических стратегиях Китая важное место в качестве нового рынка сбыта и источников сырья, транзитного «коридора». Также Пекин заинтересован в России как в союзнике в условиях конкуренции с США в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Полагаем, что партнерство Китая с Россией и с государствами ЦА в рамках евразийской интеграции в виде «Экономического пояса Шелкового пути», направленное на создание континентального рынка, является приоритетным для Китая. В свою очередь, Казахстан, как и другие государства евразийского пространства, может использовать платформу ЭПШП, ЕАЭС и другие модели регионального сотрудничества для диалога и эффективного межрегионального взаимодействия. Страны – участники ЭПШП должны иметь обоюдный выигрыш, учитывать интересы друг друга в условиях разнообразия социально-экономического развития в Евразии.

Тем не менее, на наш взгляд, на сегодняшний день взаимодействие между региональными институтами развития в Евразии находится на недостаточном уровне. Сотрудничество в рамках указанных многосторонних площадок должно подкрепляться конкретными стратегиями национальных и международных банков развития, в том числе ЕАБР, Банка развития ШОС.

В целом, проект Экономического пояса Шелкового пути может стать новой моделью регионального взаимодействия, удобной платформой для диалога и плодотворного сотрудничества стран.

Список литературы

1. Бергер Я. Национализм и внешняя политика КНР [Электрон.ресурс] - URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=5020#top-content (дата обращения 5.01.2018)
2. Соглашение с Китаем позволит Евразийскому союзу потягаться с ЕС – китайский эксперт [Электрон.ресурс] - URL: <http://eurasia.expert/soglashenie-s-kitaem-pozvolit-evraziyskom-soyuzu-potyagatsya-s-es-kitayskiy-ekspert/> (дата обращения 5.01.2018)
3. Индия и Иран подписали двусторонние документы по развитию порта Чабыхар. РИА Новости [Электрон.ресурс] - URL: <https://ria.ru/world/20160523/1438323929.html> (дата обращения 14.01.2018)
4. Creating Markets in Kazakhstan Country Private Sector Diagnostic. [Электрон.ресурс] URL: <file:///C:/Users/Acer/Desktop/B%20работе/всемирный%20банк.pdf> (дата обращения 14.01.2018)

5. Си Цзиньпин о политике Китая в отношении сопредельных государств: надежда на благополучие ближайшего окружения // Жэньмин Жибао онлайн-газета - 2013 – URL: russian.people.com.cn/31521/8198105.html (дата обращения 14.01.2018)
6. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о новом этапе отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия от [Электрон.ресурс]. -2014 – URL: news.kremlin.ru/ref_notes/1642 (дата обращения 20.01.2018)
7. Фэн Шаолэй. Предпосылки и перспективы развития внешних стратегий Китая в новом веке [Электрон.ресурс] - URL: <http://www.globalaffairs.ru/valday/Predposylki-i-perspektivy-razvitiya-vneshnikh-strategii-Kitaya-v-novom-veke--17817> (дата обращения 20.01.2018)
8. Лукин А.В. Идея «экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция. Международная жизнь. -2014. -№7. URL: http://igpi.ru/bibl/other_articl/1406820606.html (дата обращения 20.01.2018)
9. Вань Цинсун. Как сделать ЭПШП пространством совместного развития [Электрон. ресурс] - URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Vysshee-bлаго-podobno-vode-17939> (дата обращения 20.01.2018)
10. Участие совместно с Председателем КНР Си Цзиньпином в церемонии открытия первой очереди казахстанско-китайского логистического терминала в морском порту Ляньюньган [Электрон.ресурс]-URL: http://www.akorda.kz/ru/events/international_community/foreign_visits/page_216743_ (дата обращения 20.01.2018)
11. Вань Цинсун. Как сделать ЭПШП пространством совместного развития [Электрон. ресурс] - URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Vysshee-bлаго-podobno-vode-17939> (дата обращения: 01.02.2018)
12. РИАновости [Электрон.ресурс] - URL: <http://ria.ru/spravka/20160116/1360198282.html#ixzz43ZKQxmQT> (дата обращения: 01.02.2018)
13. Томоо Кикучи Новый порядок в АТР [Электрон.ресурс] - URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Novyi-poryadok-v-ATR-17841> (дата обращения: 07.02.2018)
14. Интервью Посла России в КНР А.И.Денисова информагентству «Россия сегодня» [Электрон.ресурс] - URL:http://www.mid.ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/1967190 (дата обращения: 07.02.2018)
15. Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлыжол» на 2015-2019 годы // Комитет по финансовому мониторингу Министерства финансов Республики Казахстан [Электрон.ресурс] - URL: <http://www.kfm.gov.kz/ru/activity/strategyandprogram/stateprogramoninfrastructuredevelopmentnurlu.html> (дата обращения: 07.02.2018)
16. РИА новости [Электрон.ресурс] - URL: <http://ria.ru/economy/20151111/1318910422.html#ixzz43e4JugPE> (дата обращения: 10.02.2018)
17. Кузьмина Е. Можно ли совместить ЕАЭС и Шелковый путь? [Электрон.ресурс] - URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=6902#top-content (дата обращения: 10.02.2018)
18. Мансуров Т. Создание общих рынков энергоресурсов Евразийского экономического союза. Общий электроэнергетический рынок союза // Сайт ЕЭК [Электрон.ресурс] - URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/> (дата обращения: 10.02.2018)
19. Мансуров Т. Транспортный потенциал Евразийского экономического союза // Сайт ЕЭК. [Электрон.ресурс] - URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru> (дата обращения: 10.02.2018)
20. Китай запустил грузовой железнодорожный маршрут из Харбина в Гамбург [Электрон.ресурс] - URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2746737> (дата обращения: 10.02.2018)

21. ЕАЭС и КНР в рамках Шелкового Пути прорабатывают проекты в ТЭК и логистике //РИА Новости [Электрон.ресурс] - URL: <http://ria.ru/east/20150417/1059099953.html#ixzz43eevwaXS> (дата обращения: 20.02.2018)

22. Фэн Шаолэй Предпосылки и перспективы развития внешних стратегий Китая в новом веке [Электрон.ресурс] - URL: <http://www.globalaffairs.ru/valday/Predposylki-i-perspektivy-razvitiya-vneshnikh-strategii-Kitaya-v-novom-veke--17817> (дата обращения: 20.02.2018)

23. Лузянин С.Г. Россия и Китай: новый контекст отношений [Электрон.ресурс] - URL: <http://www.ifes-ras.ru/publications/online/1338-rossiya-i-kitaj-novuj-ko> (дата обращения: 20.02.2018)

24. Путин делает ставку на «Шелковый путь» // Washington Post [Электрон.ресурс] - URL: <http://www.centrasia.ru/news.php?st=1518347100> (дата обращения: 20.02.2018)

М.К. Дюсембекова, Р.С. Жанбулатова

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

Жібек жолы экономикалық белдеуі – аймақтық өзара әрекет кеңістігі

Аннотация. Авторлар «Жібек жолы Экономикалық белдеуі» Қытай Халық Республикасының бастамасымен ынтымақтастық контекстінде Еуразия құрлығының елдері мен аймақтарында Қазақстан үшін мүмкіндіктерге екпін қоя отырып кейбір аспектілерін жүзеге асыруды қарастырған. Авторлар аймақаралық өзара әрекет процестерінің қиыншылығына қарамастан Жібек жолы Экономикалық белдеуі форматында институционалды, қаржылық және басқа да сұрақтарды шешу мүмкіндігі жағдайында бірқатар интеграциялық құрылымдардың әрекеттесуі мүмкін деп санайды. Халықаралық сауда тәртібін қайта қарастыру жүріп жатқан қазіргі кезде және аймақтық блоктар арасында бәсекелестік күшейген кезде, еуразиялық аймақта, Жібек жолы Экономикалық белдеуі инициативасын жылжытудың нақты этаптары, сонымен қатар еуразиялық кеңістік елдері үшін мүмкіндіктер мен үндеулерге байланысты Қытай Халық Республикасының экономикалық саясаты мақсаттарына байланысты бірқатар сұрақтар туындайды. Мақалада Жібек жолы Экономикалық белдеуі жобасының елдердің жемісті ынтымақтастығы мен диалог үшін ыңғайлы платформасы болатын аймақтық өзара әрекеттің жаңа үлгісі бола алатындығы аталып өтіледі.

Түйін сөздер: «Жібек жолы экономикалық белдеуі», аймақтық ынтымақтастық, Орталық Азия, Еуразиялық экономикалық Одақ, транзиттік әлеует.

M.K. Dyussebekova, R.S. Zhanbulatova

L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan

The Silk Road Economic Belt - the space of regional interaction

Abstract. The authors examine some aspects of the implementation of the PRC “Silk Road Economic belt” in the context of cooperation between countries and regions of the Eurasian continent, focusing on opportunities for Kazakhstan. The author believes that, despite the difficulties of the processes of interregional interaction, the cooperation of a number of integration structures is possible in the format of SREB, provided that institutional, financial and other issues are resolved. In modern conditions, when there is a revision of the rules of international trade and competition between the regional blocs has intensified, a number of questions arise about the goals of the economic policy of the People’s Republic of China in the Eurasian region, specific stages in promoting the initiative of the Economic belt of the Silk Road and the associated opportunities and challenges for the countries of the Eurasian space. The article points out that the draft Silk Road Economic Zone can become a new model of regional interaction, a convenient platform for dialogue and fruitful cooperation between countries.

Key words: «Silk Road Economic belt», regional cooperation, Central Asia, Eurasian Economic Union, transit potential.

References

1. Berger Ja. Nacionalizm i vneshnjaja politika KNR [Nationalism and foreign policy of the PRC] Available at: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=5020#top-content (accessed: 5.01.2018)

2. Soglashenie s Kitaem pozvolit Evrazijskomu sojuzu potjagat'sja s ES – kitajskij jekspert. [Agreement with China will allow the Eurasian Union to compete with the EU - a Chinese expert.] Available at: <http://eurasia.expert/soglashenie-s-kitaem-pozvolit-evrazijskom-soyuzu-potyagatsya-s-es-kitajskiy-ekspert/> (accessed: 5.01.2018)
3. Indija i Iran podpisali dvustoronnie dokumenty po razvitiju porta Chabahar. RIA Novosti [India and Iran signed bilateral documents on the development of the Chabahar port. RIA News] Available at: <https://ria.ru/world/20160523/1438323929.html> (accessed: 14.01.2018)
4. Creating Markets in Kazakhstan Country Private Sector Diagnostic. Available at: <http://file:///C:/Users/Acer/Desktop/B%20работе/всемирный%20банк.pdf> (accessed: 14.01.2018)
5. Si Czin'pin o politike Kitaja v otnoshenii sopredel'nyh gosudarstv: nadezhda na blagopoluchie blizhajshego okruzhenija [Xi Jinping about the policy of China in relation to neighboring states: the hope for the well-being of the nearest environment], Zhjen'min Zhibao onlajn-gazeta [People's Daily Online newspaper], 08.04.2013. Available at: russian.people.com.cn/31521/8198105.html (accessed: 14.01.2018)
6. Sovmestnoe zajavlenie Rossijskoj Federacii i Kitajskoj Narodnoj Respubliki o novom jetape otnoshenij vseob'emljushhego partnerstva i strategicheskogo vzaimodejstvija ot 20.05.2014 [Joint Statement of the Russian Federation and the People's Republic of China on the New Stage of the Relationship of Comprehensive Partnership and Strategic Cooperation of May 20, 2014]. Available at: news.kremlin.ru/ref_notes/1642 (accessed: 20.01.2018)
7. Fjen Shaolfej. Predposylki i perspektivy razvitija vneshnih strategij Kitaja v novom veke [Preconditions and prospects for the development of China's external strategies in the new century]. Available at: <http://www.globalaffairs.ru/valday/Predposylki-i-perspektivy-razvitiya-vneshnikh-strategii-Kitaya-v-novom-veke--17817> (accessed: 20.01.2018)
8. Lukin A.V. Ideja «jekonomicheskogo pojasa Shelkovogo puti» i evrazijskaja integracija. [The idea of the “Silk Road economic belt” and the Eurasian integration.], Mezhdunarodnaja zhizn' [International life], 7,(2014) Available at: http://igpi.ru/bibl/other_articl/1406820606.html (accessed: 20.01.2018)
9. Van' Cinsun Kak sdelat' JePShP prostranstvom sovместного razvitija [How to make SREB a space of joint development] Available at: <http://www.globalaffairs.ru/number/Vysshee-bлаго-podobno-vode-17939> (accessed: 20.01.2018)
10. Uchastie sovместno s Predsedatelem KNR Si Czin'pinom v ceremonii otkrytija pervoj ocheredi kazhastansko-kitajskogo logisticheskogo terminala v morskome portu Ljan'jun'gan [Participation together with Chairman of the People's Republic of China Xi Jinping in the opening ceremony of the first stage of the Kazakh-Chinese logistics terminal in Lianyungang sea port] Available at: http://www.akorda.kz/ru/events/international_community/foreign_visits/page_216743_ (accessed: 20.01.2018)
11. Van' Cinsun Kak sdelat' JePShP prostranstvom sovместного razvitija [How to make SREB a space of joint development] Available at: <http://www.globalaffairs.ru/number/Vysshee-bлаго-podobno-vode-17939> (accessed: 01.02.2018)
12. RIA novosti Available at: [RIA news] Available at: <http://ria.ru/spravka/20160116/1360198282.html#ixzz43ZKQxmQT> (accessed: 01.02.2018)
13. Tomoo Kikuchi. Novyj porjadok v ATR [New order in the APR] Available at: <http://www.globalaffairs.ru/number/Novyi-poryadok-v-ATR-17841> (accessed: 07.02.2018)
14. Interv'ju Posla Rossii v KNR A.I.Denisova informagentstvu «Rossija segodnja» [Interview of the Ambassador of Russia to the People's Republic of China A. Denisov to the news agency “Russia Today”] Available at: http://www.mid.ru/foreign_policy/news/-/asset_publisher/cKNonkJE02Bw/content/id/1967190 (accessed: 07.02.2018)
15. Gosudarstvennaja programma infrastruktornogo razvitija «Nyrlyzhol» na 20152019 gody [State Program for Infrastructure Development “Nurlyjol” for 20152019], Komitet po

finansovomu monitoringu Ministerstva finansov Respubliki Kazahstan [Committee for Financial Monitoring of the Ministry of Finance of the Republic of Kazakhstan] Available at: <http://www.kfm.gov.kz/ru/activity/strategyandprogram/stateprogramoninfrastructuredevelopmentnurlly.html>

16. RIA novosti [RIA news] Available at: <http://ria.ru/economy/20151111/1318910422.html#ixzz43e4JugPE> (accessed: 10.02.2018)

17. Kuz'mina E. Mozhno li sovместit' EAJeS i Shelkovyj put'? [Is it possible to combine the EEA and the Silk Road?] Available at: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=6902#top-content (accessed: 10.02.2018)

18. Mansurov T. Sozdanie obshhih rynkov jenergoresursov Evrazijskogo jekonomicheskogo sojuza. Obshhij jelektroenergeticheskij ryнок sojuza [Creation of common markets for energy resources of the Eurasian Economic Union. The Common Electricity Market of the Union]. Available at: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/> (accessed: 10.02.2018)

19. Mansurov T. Transportnyj potencial Evrazijskogo jekonomicheskogo sojuza [Transport potential of the Eurasian Economic Union]. Available at: <http://www.eurasiancommission.org/ru> (accessed: 10.02.2018)

20. Kitaj zapustil gruzovoj zheleznodorozhnyj marshrut iz Harbina v Gamburg [China launched a freight rail route from Harbin to Hamburg]. Available at: <http://www.kommersant.ru/doc/2746737> (accessed: 10.02.2018)

21. EAJeS i KNR v ramkah Shelkovogo Puti prorabatyvajut proekty v TJeK i logistike [The EEA and the PRC in the Silk Road are working on projects in the fuel and energy complex and logistics]. Available at: <http://ria.ru/east/20150417/1059099953.html#ixzz43eevwaXS> (accessed: 20.02.2018)

22. Fjen Shaoljej Predposylki i perspektivy razvitija vneshnih strategij Kitaja v novom veke. [Preconditions and prospects for the development of China's external strategies in the new century]. Available at: <http://www.globalaffairs.ru/valday/Predposylki-i-perspektivy-razvitiya-vneshnikh-strategii-Kitaya-v-novom-veke--17817> (accessed: 20.02.2018)

23. Luzjanin S.G. Rossiya i Kitaj: novyj kontekst otnoshenij [Russia and China: the new context of relations]. Available at: <http://www.ifes-ras.ru/publications/online/1338-rossiya-i-kitaj-novyj-ko> (accessed: 20.02.2018)

24. Putin delaet stavku na «Shelkovyj put'» [Putin is betting on the Silk Road], Washington Post. Available at: <http://www.centrasia.ru/news.php?st=1518347100> (accessed: 20.02.2018)

Сведения об авторах:

Дюсембекова М.К. – кандидат политических наук, доцент кафедры Политологии, Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, ул. Янушкевича 6, Астана, Казахстан.

Жанбулатова Р.С. – магистр регионоведения, старший преподаватель кафедры Международных отношений, Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева, ул. Сатпаева 2, Астана, Казахстан.

Dyussebekova M.K. – Candidate of Political Sciences, Associate Professor of the Department of Political Science, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Yanushkevich str. 6, Astana, Kazakhstan.

Zhanbulatova R.S. – Master of Regional Studies, Senior Lecturer of the Department of International Relations, L.N. Gumilyov Eurasian National University, Satpaev str. 2, Astana, Kazakhstan.