

© 2017 г.

Жанибек Жартай

аспирант Белорусского государственного университета

(e-mail: zhanibek862010@mail.ru)

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ «ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ» И НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ПОДЪЕМА ЭКОНОМИКИ КАЗАХСТАНА

В статье на основе концепции «нового регионализма» рассматриваются возможности консолидации экономик стран евроазиатского региона в процессе создания «Экономического пояса Шелкового пути» и формирования евроазиатского общего рынка, ведущими участниками которого станут Китай, Казахстан и Россия.

Ключевые слова: интеграция, регионализм, экономической пояс, евразийский транс-континентальный коридор, транспортно-логистические возможности, производственная кооперация.

В современных условиях происходит интенсивное укрепление международных экономических взаимосвязей и взаимозависимостей различных стран и регионов мира. Это ведет к возрастанию роли интернациональной составляющей во всех факторах, звеньях и элементах национальной воспроизводственной системы. Ограниченность возможностей использования национальными государствами всей совокупности стимулов и факторов экономического подъема как и самостоятельного нивелирования воздействия внешних угроз инициирует их стремление к объединению в региональные интегральные блоки.

В конце XX – начале XXI вв. появился ряд теорий «нового регионализма», в которых ведущие специалисты по интеграции, в том числе европейской, по сути отказались от европоцентричной парадигмы анализа, то есть универсальных подходов к объяснению природы регионализации, основанных на опыте Европейского Союза (ЕС) с учетом интеграционного развития других регионов и признания важности компаративистского анализа опыта межгосударственного сотрудничества в разных частях мира [1–8].

Создание и функционирование международных экономических структур происходит на основе разработки интегрирующимися сторонами общей экономической политики, межгосударственного регулирования экономических процессов, постепенного формирования интеграционного хозяйственного комплекса с общими пропорциями и общей структурой воспроизводства, в ходе устранения административных

и экономических барьеров, препятствующих свободному передвижению в пределах региона товаров, капитала и рабочей силы, и выравнивания уровней экономического развития интегрирующихся стран [9–24].

Именно с этих методологических позиций следует анализировать возможности формирования общего рынка на евразийском континенте на базе китайского мегапроекта тысячелетия по возрождению Нового Шелкового пути. В данной статье автор уделяет особое внимание значению китайской стратегии «Экономический пояс Шелкового пути» для экономики Казахстана.

Экономические реалии «Нового Шелкового пути». С 2014 года по сегодняшний день в китайской экономике наблюдаются серьезные проблемы, затрудняющие дальнейший экономический рост, обвал фондового рынка, сопровождающийся постепенным ослаблением юаня, значительное падение экспорта, которое сдерживает темпы экономического роста, снижение прироста ВВП страны с 10,4% до 7,3%, а в 2016 году до 6,5%. Нынешние экономические проблемы Китая имеют фундаментальные причины. Китайская экономика исчерпала действующую парадигму своего развития и вынуждена искать новые источники роста. Китайский проект Нового шелкового пути и явился одной из главных стратегических идей, служащих реализации этой необходимости. Этот проект наземного пути, который свяжет китайские промышленные районы через территории Центральной Азии, России, Кавказа, Турции с немецкими речными и морскими портами, а оттуда и со всей Европой. В ходе интеграции китайской экономики в мировую экономику Китай готов принять на себя больше международных обязательств и международной ответственности, исходя из своих способностей внести большой вклад в мировой экономический процесс. Китайская инициатива по совместному строительству «одного пояса и одного пути» нацелена на содействие свободному, упорядоченному движению экономических факторов, эффективному распределению ресурсов и углублению рыночной интеграции, на поощрение координации экономической политики стран вдоль маршрутов одного пояса и одного пути, расширение и углубление регионального сотрудничества, формирование открытой, инклюзивной и сбалансированной архитектуры регионального сотрудничества совместными усилиями. В рамках подобной архитектуры партнерства все получают пользу и возможности устойчивого развития [25].

Новая китайская инициатива, судя по имеющейся доступной информации, может преследовать три стратегические цели:

- расширение международной и региональной торговли;
- создание международных транспортных коридоров из Китая в Европу и на Ближний Восток через территорию Центральной Азии;
- постепенное наращивание экономического присутствия Китая в Центральной Азии как стратегически важном партнере.

Для достижения указанных целей ключевыми задачами для Китая становятся:

- развитие торгово-экономического сотрудничества, снятие многочисленных барьеров и ограничений в международной и взаимной торговле, создание благоприятного климата для притока инвестиций;
- построение евразийской трансконтинентальной сети железных и автомобильных дорог, позволяющей гибко использовать различные международные транспортные коридоры;
- комплексное углубление торгово-экономических и транспортно-логистических связей Китая со странами, расположенными вдоль Шелкового пути, прежде всего со странами Центральной Азии;
- соединение всех звеньев Великого Шелкового пути с помощью передовых транспортно-инфраструктурных и коммуникационных сетей, а также развития системы трубопроводов;
- расширение экспорта китайских товаров, по которым Китай располагает избыточными производственными мощностями внутри страны, в первую очередь, в своих западных провинциях (перепроизводство стали, алюминия, фотоэлектрического оборудования, ветровых генераторов и т.д.);
- ведение взаиморасчетов между участниками Шелкового пути с использованием нескольких валют [26].

Китай предложил идею экономического пояса «Шелкового пути» на основе концепции строительства «пяти коммуникаций – 5С» между странами региона. Под «пятью коммуникациями – 5С» имеются в виду скорость, сервис, стоимость, сохранность и стабильность.

В соответствии с утвержденной стратегией, Экономический пояс Шелкового пути получит свое развитие по следующим направлениям:

- северное направление А: Чанчунь – Монголия – Россия – Европа;
- северное направление Б: Пекин – Россия – Германия – Северная Европа;
- среднее направление: Пекин – Сиань – Урумчи – Афганистан – Казахстан – Россия – Украина – Венгрия – Париж;
- южное направление: Гуанчжоу – Хайкоу – Ханой – Куала-Лумпур – Джакарта – Коломбо – Калькутта – Найроби – Афины – Венеция.

Специально для этого проекта Китай создал финансовые институты – Азиатский инфраструктурно-инвестиционный банк (АИИБ) и Фонд Шелкового пути со стартовым капиталом в 100 млрд и 40 млрд долл. соответственно. Выдвижение инициативы ЭПШП можно увязать с определенной переориентацией экономики Китая с производства на сектор услуг, включая инфраструктуру. Как следствие, более привлекательными для китайских инвестиций становятся сферы транспорта, строительства и связанных с ними отраслей.

Безусловно, Экономический пояс Великого Шелкового пути в качестве интеграционного проекта для совместного участия и общего выигрыша всех заинтересованных сторон предполагает не только цели движения, но и алгоритм достижения целей: развитие инфраструктуры – расширение торговли – производственная кооперация – тесные экономические связи – соглашение о региональном экономическом сотрудничестве.

Экономический пояс Шелкового пути строится на основе вышеуказанных транспортных артерий, в рамках пояса предполагается развитие собственных городов с их промышленностью. Экономический пояс Шелкового пути призван объединить промышленность, население, ресурсы, информацию и другие составляющие жизнедеятельности региона в рамках единой системы [27].

Китай – Казахстан: перспективы взаимовыгодного торгово-экономического и транспортно-логистического сотрудничества. Китай является крупнейшим торговым партнером Казахстана в Азии, а Казахстан занимает второе место среди торговых партнеров Китая в СНГ после России. Импортно-экспортные отношения Казахстана и Китая в 2015 году не отличались стабильностью. Казахстанские предприниматели проявляли наибольший интерес к китайским товарам в начале прошлого года, а во втором квартале спрос значительно упал, стабилизировавшись во втором полугодии. Однако колебания в спросе на казахстанские товары со стороны Китая были весьма заметными. При этом пиковое количество заказов Китая приходилось на январь, март и октябрь 2015 года.

Для дальнейшего повышения уровня торгового сотрудничества лидерами двух стран определена стратегическая цель – увеличить объем взаимной торговли до 40 млрд долл. к 2016 году. Однако за 9 месяцев 2016 года взаимный товарооборот достиг лишь около 6 млрд долл. (12,7% к общему объему товарооборота Казахстана), в том числе экспорт – 3,0 млрд долл. (11,7%), импорт – 2,5 млрд долл. (14,3%).

Внешнеторговый оборот между Казахстаном и Китаем по итогам 9 месяцев 2016 года составил 5,6 млрд долл. США. Экспорт по сравнению с 2015 г. снизился на 28% и составил 3,0 млрд долл. США, импорт снизился на 37,7% и составил 2,5 млрд долл. США.

Снижение динамики внешней торговли Казахстана с Китаем обусловлено прежде всего кризисными явлениями в мировой экономике, а именно сокращением поставок нефти и снижением цен и поставок на основные виды металлов, железных руд и концентратов.

По состоянию на 1 декабря 2016 года, в Казахстане зарегистрировано 2737 (в 2015 г. – 2909) юридических лиц, филиалов и представительств с китайским участием (7,1% к общему количеству, (в 2015 г. – 8,2%), в том числе 2658 (в 2015 г. – 2841) малых, 38 (в 2015 г. – 31) средних и 41 (в 2015 г. – 37) крупных. Действующими среди них являются 924

Таблица 1

Показатели внешней торговли Казахстана с Китаем (млн долл.)

Показатели	Январь – сентябрь 2015 г.	Январь – сентябрь 2016 г.	Сокращение 2016/2015
Товaroоборот РК с КНР	8 304 244,3	5 590 011,5	–32,7
Удельный вес товарoоборота с КНР в общем товарoобороте РК	14,0	12,7	–
Экспорт из РК в КНР	4 267 976,1	3 073 871,4	–28
Удельный вес в общем экспорте РК (%)	11,9	11,7	–
Импорт в РК из КНР	4 036 268,2	2 516 140,1	–37,7
Удельный вес в общем импорте РК (%)	17,2	14,3	–
Торговый баланс РК с КНР	231 707,9	557 731,3	–

Источник: [28].

(в 2015 г. – 558) юридических лиц, филиалов и представительств (4,5% к общему количеству (в 2015 г. – 3,6%), в том числе 848 (в 2015 г. – 494) малых, 35 (в 2015 г. – 27) средних и 41 (в 2015 г. – 37) крупных [28].

С расширением экономического присутствия КНР в Казахстане выросли возможности доступа к китайским кредитам и инвестициям. Только за четыре года (2008–2012) внешние заимствования РК из китайских источников выросли в шесть раз. Согласно данным Евразийского банка развития, по объему накопленных прямых инвестиций Китая в евразийскую тройку – Россия, Казахстан и Беларусь (при инвестиции выросли более чем вдвое за пять лет) лидирует Казахстан.

В Казахстане китайские ПИИ выросли с 12 млрд до более чем 22 млрд долл. По данным же международных источников, из 65,32 млрд долл. китайских инвестиций в России и пяти странах Центральной Азии на Казахстан приходится более крупная сумма – 25,18 млрд долл. (чуть меньше, чем на Россию, на которую приходится 30,28 млрд долл.), она составила 68,9% от всех китайских вложений в Центрально-Азиатском регионе.

Китайские инвестиции частично компенсировали сокращение потока западных инвестиций и кредитов в Казахстан, начавшееся с мирового финансового кризиса 2008 года. Судя по динамике казахстанско-китайского сотрудничества, этот тренд будет продолжаться [29].

В настоящее время двустороннее сотрудничество между Казахстаном и Китаем развивается в рамках сопряжения китайской идеи формирования Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) и казахстанской

национальной программы «Нурлы жол». Именно на это нацелены все последние договоренности между Казахстаном и Китаем.

Хотя имеет место большое число проблем, связанных как с практической реализацией ЭПШП в Центральной Азии, так и с сопряжением ЭПШП с ЕАЭС и национальными программами развития, тем не менее, нельзя не признать того факта, что Казахстан дальше всех государств Центральной Азии продвинулся в этом вопросе.

Причина вполне объяснима: во-первых, ЭПШП и программа «Нурлы жол» почти идеально совпадают. Во всяком случае, в тех аспектах, которые касаются транзита через территорию Казахстана грузов из Китая, а также развития транспортной и логистической инфраструктуры на территории Казахстана. Во-вторых, Китай предоставляет крупные кредиты и готов финансировать не только проекты в рамках ЭПШП, но и проекты, которые намечено реализовать в рамках программы «Нурлы жол».

Скорее всего, именно этим и объясняется тот факт, что, несмотря на озабоченность Казахстана проблемой сопряжения ЭПШП и ЕАЭС, одной из особенностей его участия в практической реализации ЭПШП является то, что происходит оно не в треугольнике ЕАЭС – ЭПШП – национальные программы, а с ЕАЭС и ЭПШП в отдельности. Судя по последним документам, подписанным с китайской стороной, вопрос о сопряжении всех трех концепций пока не рассматривался.

На сегодняшний день сформирована «дорожная карта» расширения сотрудничества между Казахстаном и Китаем практически во всех сферах экономики, а также создана совместная рабочая группа по сопряжению ЭПШП и «Нурлы жол». Расширять и углублять сотрудничество планируется в нескольких направлениях.

Первое направление – развитие транзитного транспортного коридора, создание логистических центров на территории Казахстана, на долю которых приходится более 75% товарооборота между РК и КНР, и упрощение процедур (таможенных, налоговых, финансовых и т.д.) в целях расширения объемов взаимной торговли. Цель – охватить часть потока товарооборота между Китаем и Европой [30].

В экономической зоне Шелкового пути действуют множество транспортно-логистических, инвестиционных направлений с участием Казахстана, такие как сухопутные (Западный Китай – Западная Европа) и морские транспортные коридоры, блок-поезд «Silk Wind (Шелковый Ветер)», СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота», казахстанско-китайский международный Центр приграничного сотрудничества (МЦПС), мультимодальная перевозка на основе схемы «Rail Air», Сухой порт «KTZ – Khorgos Gateway» и другие.

Евразия располагает уникальными возможностями для развития транспортно-логистических коридоров и хабов (в том числе авиаперевозок), соединяющих производственные и потребительские потенциалы Европы и Азии. Поэтому ключевой предпосылкой и направлением развития

Центральной Евразии является расширение его транспортно-логистической инфраструктуры. Реализация ЭПШП позволит сократить расстояние транспортировки грузов по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал. Длина трассы составляет 8400 километров, из которых 3400 километров уже проложено по территории Китая, а 2800 километров и 2200 километров строятся или модернизируются в Казахстане и России соответственно. Условно все данные маршруты можно разделить на три группы.

Наиболее разработанным вариантом маршрута является транспортный коридор Западный Китай — Западная Европа, проходящий через города: Ляньюнган, Чжэнчжоу, Ланьчжоу, Урумчи, Хоргос, Алматы, Кызылорду, Актобе, Оренбург, Казань, Нижний Новгород, Москву и Санкт-Петербург с выходом на порты Балтийского моря. Этот маршрут — единственный из всех — уже действует, и большая часть существующего транзитного потока идет именно через него. Важным преимуществом пути является также прохождение лишь одной таможенной границы — между Китаем и Казахстаном.

Ко второй группе (Морской путь) можно отнести маршруты, проходящие через территорию Казахстана и использующие порты Каспийского моря для транзита. Данных маршрутов условно два. Первый: Урумчи — Актау — Махачкала — Новороссийск — Констанца. Стоимость перевозки с перегрузкой на контейнеровозы составляет на сегодняшний день около 4000 долл. за 1 TEU при доставке в ЕС и 3200 долл. за 1 TEU (условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств) при доставке на Юг России. Второй маршрут данной группы незначительно отличается от первого: из Махачкалы груз идет автотранспортом в Тбилиси. Стоимость доставки груза из Китая в Грузию данным способом составляет 3700 долл. за 1 TEU. Маршруты второй группы менее мощные, чем первой: теоретическая мощность маршрута Урумчи — Актау — Махачкала — Новороссийск — Констанца (с учетом мощностей портов и наличного флота) составляет 100 тысяч TEU, а Урумчи — Актау — Махачкала — Тбилиси (также с учетом мощностей портов и наличного флота — 50 тыс. TEU).

Первая проблема, встающая в связи с возможностью развития маршрутов второй группы, состоит в том, что ни один из портов на Каспии не готов к их обслуживанию. Требуется серьезная модернизация портовых мощностей. Порт Оля в Астраханской области, строительство которого началось сразу после распада СССР с целью создать базу для российского торгового и военного флотов на Каспии, на настоящий момент не справляется с перевалкой даже 1 млн т грузов в год. Еще меньше грузооборот порта Махачкалы. Завершение строительства порта Оля, ожидающееся в ближайшие годы, позволит вывести грузооборот на уровень 8 млн т в год. Гораздо больше успехи Казахстана: грузопоток порта Актау уже переваливает за 11 млн т грузов в год. Но ни один из каспийских портов (ни Актау, ни Махачкала, ни Баку, ни Астрахань) не работал с контейнерами и вообще

какими-либо товарами народного потребления. Они приспособлены лишь для балкерных грузов. Вторая проблема — необходимость использования дополнительно водного транспорта. Причем для перевозки контейнерных грузов здесь понадобятся специальные плоскодонные контейнеровозы, которые примерно на 20 процентов дороже обычных. Перегрузка контейнеров с железной дороги на водный транспорт и обратно потребует дополнительного времени, а главное — кадров необходимой квалификации, которых пока не хватает.

К третьей группе (Южные) относятся маршруты, идущие к югу от территории России. Маршрут Урумчи — Актау — Баку — Потти — Констанца (второй вариант: Урумчи — Достык — Алматы — Шымкент — Ташкент — Ашхабад — Тегеран — Стамбул) является самым дорогим и при этом одним из наименее мощных среди всех перечисленных и практически неопробованным. Стоимость доставки 1 TEU доходит до 5000 долл. при использовании железной дороги и до 4000 долл. при доставке автотранспортом и паромом. Теоретическая мощность маршрута (с учетом мощностей портов и наличного флота) составляет всего 50 тыс. TEU. Данный маршрут также потребует больших капиталовложений, включающих в себя достройку контейнерных мощностей в Баку и порта в Потти, реконструкцию дорог, строительство туннелей и контейнерно-логистических центров. Для проведения всех запланированных работ потребуются инвестиции в объеме не менее 8 млрд долл. Это позволило бы удешевить перевозки до 1500 долл. за TEU.

Маршрут Урумчи — Казахстан — Иран, который запускается в настоящее время, значительно дешевле и мощнее, а иранский рынок весьма перспективен, особенно в свете реализации высокого потенциала Ирана после отмены санкций. Стоимость доставки железнодорожным транспортом составляет 1700 долл. и порядка 2700 долл. при доставке автотранспортом за 1 TEU. Потенциальная мощность у данного маршрута — одна из наибольших среди всех вышеперечисленных и равна 300 тыс. TEU, а ожидаемый объем инвестиций — 2 млрд долл., что приведет к снижению стоимости доставки 1 TEU железнодорожным транспортом до 1800 долл. Перспективным является и вывод транспортных маршрутов на Индию и Пакистан [31].

Основой экономического пояса Шелкового пути на территории Казахстана стал Евразийский трансконтинентальный коридор, который Нурсултан Назарбаев предложил создать, выступая на Астанинском экономическом форуме в мае 2015 года.

Казахстанской стороной предлагается запуск проекта по организации блок-поезда «Silk Wind» («Шелковый ветер») на маршруте Достык/Алтынколь — Жезказган — порт Актау — порт Баку — Тбилиси — Карс. По схеме, предложенной Казахстаном, предполагается, что грузовые контейнеры из Китая по железной дороге будут доставляться в казахстанский порт Актау на Каспийском море. Затем их перегрузят на грузовые морские паромы и отправят в азербайджанский порт — до Баку, а далее вновь по железной

дороге в порты Грузии, откуда также контейнеровозами груз будет доставлен в порты Турции или Украины [32].

В целях наращивания транспортно-транзитного потенциала сухопутных коридоров Казахстаном и Китаем создана железнодорожная и логистическая инфраструктура на границе на базе СЭЗ «Хоргос-Восточные ворота» и казахстанско-китайского международного Центра приграничного сотрудничества (МЦПС), которая позволяет обеспечить перевозки в объеме свыше 40 млн т. На сегодняшний день подписаны договора с компаниями Hewlett Packard, DBSchenker, Toyota, FESCO, BRAVIS по формированию контейнерных поездов транзитом через станцию Алтынколь и обработкой на СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота».

Международный центр приграничного сотрудничества (МЦПС) «Хоргос» является уникальным казахстанско-китайским проектом. Основной целью МЦПС «Хоргос» является развитие приграничного торгово-экономического сотрудничества и международного туризма на Великом Шелковом пути. Создание МЦПС «Хоргос» открывает дополнительные возможности для расширения международной торговли и развития туристской индустрии с формированием территории безвизового посещения гражданами РК и КНР и заключения торговых сделок, что вызывает огромный интерес у представителей деловых кругов, туристов из стран ближнего и дальнего зарубежья. В МЦПС «Хоргос» уже начата реализация 5 инвестиционных проектов по формированию экспортно-импортных торговых операций, а также контрактной логистики. Еще 10 проектов находятся на стадии рассмотрения. Общий объем инвестиции проектов на первой очереди составляет 300 млн долл. [33].

Одним из перспективных логистических решений для партнеров является мультимодальная перевозка на основе схемы «Rail Air» по Казахстану. Эта схема обеспечивает перевозку контейнерных поездов по железной дороге из Китая в Казахстан с дальнейшей воздушной перевозкой из Казахстана в Европу.

В 2015 году в эксплуатацию введен Сухой порт «KTZ – Khorgos Gateway» в сотрудничестве с крупнейшим в мире логистическим оператором Dubai Port World». Сухой порт является первым наземным портом в Казахстане, а также самым крупным логистическим парком в Центральной Азии. Сухой порт «KTZ – Khorgos Gateway» ведет операционную деятельность в течение полугода и уже обработал более 20 тыс. ДФЭ, активно обрабатывается тарно-штучная продукция. Организовывается перевозка автомобильного транспорта из стран ЕС в КНР и из КНР на рынки Евразийского континента.

Стратегия Нового Шелкового пути сразу же и безоговорочно получила поддержку в странах Центральной Азии, в особенности, в Казахстане. Учитывая то, что Казахстан выступает узловым пунктом соединения Азии с Европой, необходимо создать все условия для развития Нового Шелкового

пути. Экономический пояс Шёлкового пути в целом открывает для Казахстана новые немалые возможности. То есть в соответствии с сегодняшним китайским вариантом Шелкового пути, Казахстан является не только транзитной страной, но и ключевым партнером евразийского коридора в Северной его части.

Необходимо вынести на обсуждение с основными региональными партнёрами – Китаем, Россией, государствами Центральной Азии, Ираном, Монголией и другими государствами новую стратегию совместного развития на пространстве Евразии. Данная стратегия могла бы в первом приближении предусматривать:

- инициативу Евразийской экономической комиссии о разработке транспортно-логистической стратегии ЕАЭС как единой позиции стран-участниц;

- разработку долгосрочной «Транспортно-логистической карты Евразии», суммирующей существующие и планируемые проекты сотрудничества и инвестиций в сфере транспорта и развития инфраструктуры в целом;

- подготовку совместного российско-казахстанско-китайского стратегического документа «Энергетический пояс Евразии», определяющего долгосрочные приоритеты международного взаимодействия в сфере торговли энергоресурсами с учетом объективных трансформаций этого рынка;

- начало экспертной проработки вопроса о развитии агрокластера «Южная Сибирь – Север Казахстана – Западный Китай»;

- инициирование экспертно-аналитической проработки проекта международного сотрудничества на реке Иртыш, которую делят и активно используют Китай, Казахстан и Россия, на основе принципа «общая река», по аналогии с Меконгской инициативой, включая создание эффективной бассейновой комиссии и привлечение пакетного инвестора. Данная мера снимет возникшие актуальные проблемы трансграничных рек;

- разработку перечня мер по участию зарубежных предприятий в развитии кластера Алатау – пояса роста, который концентрируется вокруг Алматы и захватывает три страны – Казахстан, Киргизию и Китай;

- создание объединенной транспортно-логистической компании (далее – ОТЛК). Важным элементом реализации ОТЛК является создание общего рынка транспортных услуг, единой транспортной системы и реализация транзитного потенциала стран – членов ЕАЭС. Необходимо обеспечивать гарантированное предложение качественной сквозной транспортно-логистической услуги по принципу «одного окна» в отношении контейнеропригодных грузов на всем пространстве ЕАЭС, функционирование и развитие ключевых транзитных коридоров, проходящих через страны ЕАЭС, модернизацию и развитие ключевых транспортных активов стран ЕАЭС;

- для увеличения масштабов перевозки грузов и пассажиров между Европой и Азией по кратчайшему расстоянию через территорию Казахстана

с наименьшими затратами средств и времени необходимо формирование единой национальной сети магистральных путей сообщения, включая железные и автомобильные дороги, морские порты и аэропорты. Данная транспортная инфраструктура должна соответствовать высоким требованиям мировых стандартов;

— в целях максимального использования транзитного потенциала Казахстана важно оптимизировать работу пограничных пропускных пунктов, действующих на железнодорожных и автомобильных переходах, развивать торгово-экономические связи со странами-партнерами с учетом защиты национальных интересов, создавать международные транспортные коридоры, обеспечивающие бесперебойные трансконтинентальные транзитные перевозки грузов и пассажиров. Учитывать, что Казахстан занимает выгодное положение для транзита китайских товаров в Европу. В перспективе больше половины китайских грузов, направляемых в страны ЕС, будет перевозиться через территорию Казахстана.

Итак, инициатива Китая рассчитана на долгосрочную перспективу. 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 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 млрд человек. В данном случае речь идет о мегарынке, и, несомненно, о мегапотенциале.

Эти планы должны быть обязательно дополнены проектами меридиональных транспортных артерий и газопроводов, идущих через Монголию и Казахстан и соединяющих российскую Сибирь с Центральными и Западными регионами Китая, странами Центральной и Южной Азии.

Это резко расширит возможности России по освоению ее восточных регионов и укрепит ее внешнеэкономический потенциал. В заключение следует отметить, что Казахстан не случайно проявил интерес к концепции Экономического пояса Шелкового пути. Казахстан имеет крупнейшую экономику в регионе Центральной Азии и способен стать главным и перспективным торгово-экономическим партнером стран Азиатско-Тихоокеанского пространства в этом регионе.

Литература

1. Hettne B. Globalisation and the New Regionalism: the Second Great Transformation // Hettne, B., Inotai, A. and Sunkel, O. (eds.). London: Macmillan, 1999.
2. Hettne B., Soderbaum F. Theorising the rise of regionness // New Political Economy. Vol. 5. No. 3. 2000. P. 457–474.
3. Hettne B. and Soderbaum F. Theorizing the Rise of Regionness / New Regionalisms in the Global Political Economy. London, 2002.

4. *Beeson M.* Regionalism and Globalisation in East Asia. / New York. 2007.
5. *Katzenstein P.* European Enlargement and Institutional Hypocrisy. / Oxford. 2003.
6. *Katzenstein P.* Regionalism and Asia // New Political Economy. Vol. 5. No. 3. 2000. P. 353–368.
7. *Fawcett L. and Hurrell A.* Regionalism in World Politics. / Oxford: Oxford University Press. 1995.
8. Regionalism and World Order / A. Gamble and A. Payne (eds.). Basingstoke: Macmillan, 1996.
9. *Balassa B.* The Theory of Economic Integration. / London: R. D. Unwin. 1961.
10. *Шишков Ю. В.* Регионализация и глобализация мировой экономики. / Мировая экономика и международные отношения. 2008. № 8. С. 3–21.
11. *Aron R.* Problems of European Integratin. / “Lyods Dank Rewiew, April”, 1953.
12. *Кассель К. Г.* Мировая денежная проблема. (сер. “Мировое хозяйство”, вып.2.)/ М.: ВСНХ. 1922 (нем. Das Geldproblem der Welt. München. 1921).
13. *Арон Р.* Имперская республика: роль США в мире (République impériale: Les Etats-Unis dans le monde, 1945–1972, 1973).
14. *Wilhelm Ropke.* International Order and Economic Integration. / Dordrecht: D. REIDEL publishing company. 1959.
15. *Predohl A., Iurgensen H.* Europäische integration. / Handbush des Sozialwessens. 1961. Bd.
16. *Allais M.* La Liberalisation des relations economiques Internationalers. /Paris. 1972.
17. *Cassel G.* From protectionism through planned economy to dictatorship. / International conciliation. New York. October. 1934.
18. *Biey M.* Free trade and social welfare. / January. 1958.
19. *Мюрдаль Г.* Мировая экономика. Проблемы и перспективы. / М., 1958 (An International economy, problems and prospects, 1956).
20. *Нарбаль А.* Территориальная интеграция. / Париж, 1965. Narcbal A. L'integration territorial. Paris. 1965.
21. *Стрптен П.* Экономическая интеграция. / Аспекты и проблемы. 1961.
22. *Perroux F.* L'Europe sans rivages. /Grenoble: Presses universitaires de Grenoble. 1954. P. 859.
23. *Чарльз П. Киндлбергер, Роберт Алибер.* Мировые финансовые кризисы. Мании, паники и крахи. / Питер. 2010.
24. *Нурсеитов А. А.* Экономический пояс Шелкового пути: возможности и перспективы // Информационное агентство yvision.kz. Режим доступа: <http://yvision.kz/post/520219>.
25. Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества: Материалы междунар. конф. (20 апреля 2015 г., г. Астана) / Астана: Казахстанский институт стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан, 2015.
26. Экономический коридор «Новый Шелковый путь» // Официальный сайт Союза транспортников Казахстана АО “KAZLOGISTICS” www.kazlogistics.kz. – Режим доступа: http://www.kazlogistics.kz/ru/media_center/interview/detail.php?id=577.
27. Официальный интернет-ресурс Комитета по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан – www.stat.gov.kz.
28. *Султангалиева А.* Казахстан и его соседи: возможности и ограничения // http://iwep.kz/files/attachments/article/2016-04-25/kazahstan_i_ego_sosedi_vozmozhnosti_i_ogranicheniya.pdf.

-
29. *Сыроежкин К.* Казахстан и Китай: анализ последних договоренностей // <https://camonitor.kz/26117-konstantin-syroezhkin-kazahstan-i-kitay-analiz-poslednih-dogovorennostey.html>.
 30. Создание центральной Евразии // Информационное агентство Lenta.ru. — Режим доступа: <https://lenta.ru/articles/2015/06/02/karaganovdoklad/>.
 31. Новый Шелковый путь откроет для Казахстана уникальные возможности доступа на мировые рынки // Информационное агентство zakon.kz. — Режим доступа: <http://www.zakon.kz/4732975-novyjj-shelkovyjj-put-otkroet-dlja.html>.
 32. СЭЗ «Хоргос Восточные ворота» станет дистрибуционным центром мирового уровня // Информационное агентство nur.kz. — Режим доступа: <http://www.nur.kz/927764-sez-khorgos-vostochnye-vorota-stanet.html>.