

# **LOGISTICS AND DIPLOMACY**



# **ЛОГИСТИКА И ДИПЛОМАТИЯ**

**Алматы - Гавр, 2018**

УДК 658  
ББК 65.40  
Л69

Рекомендовано к изданию Ученым советом факультета международных отношений КазНУ им. аль-Фараби, протокол №5 от 26 января 2018 г.

**Ответственный редактор:**  
доктор исторических наук, профессор Байзакова К.И.

Л69 Логистика и дипломатия. Сборник материалов международной научно-практической конференции от 25 августа 2017 г.. – Алматы - Гавр, 2018. – 138 с.

ISBN 978-9965-29-544-7

Данный сборник статей подготовлен по итогам международной конференции. В сборнике отражены некоторые вопросы развития логистики в Центральной Азии, роль Казахстана, Китая и других стран в развитии транспортной инфраструктуры с учетом геополитических реалий, геополитических интересов, а также задач дипломатии этих стран.

Сборник представляет интерес для широкого круга читателей интересующихся вопросами логистики, геополитики, интеграции, развития стран Центральной Азии.

УДК 658  
ББК 65.40

Сборник издан при финансовой поддержке Фонда SEFACIL (Франция)

The collection of articles is published with financial support of SEFACIL Foundation (France)

ISBN 978-9965-29-544-7

## TABLE OF CONTENTS

<i>Preface</i>	9
<b>Yann Alix</b> Kazakhstan as the Future Global Eurasian Inland Hub?	10
<b>F. Kukeyeva</b> «Belt & Road»: Perspectives from Kazakhstan	19
<b>Pierre Chabal</b> A propos some origins of «neo»-systems of «cooperation» in Europe and Asia	24
<b>K. Baizakova, A. Utegenova</b> Formation of the «Silk Road Economic Belt» initiative in the context of cultural interaction between nations	31
<b>N. Igembayev</b> CILT Kazakhstan - new horizons of international education in the field of logistics and transport	42
<b>S. Aydarbayev, B. Uderbayeva, Zh. Zhunisov</b> Features of the new Customs Code of the Eurasian Economic Union	46
<b>M. Augan, M. Bolat</b> Goals and objectives of the «New Silk Road» concept	63
<b>K. Makasheva, E. Konuspayev</b> Eurasian Economic Union – Silk Road Economic Belt: start of the conjunction dialogue	71
<b>D. Zhekenov</b> One Belt and One Road: What it will give for Kazakhstan?	78
<b>D. Dyusebayev</b> China's One Belt - One Road Initiative: Perspectives for Kazakhstan	85

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>Предисловие</b>	9
<b>Ян Аликс</b> Казахстан как будущий глобальный евразийский внутренний хаб?	10
<b>Ф.Т. Кукеева</b> «Один пояс – один путь»: взгляд из Казахстана	198
<b>Пьер Шабаль</b> Зарождение «новой системы сотрудничества» в Европе и Азии	24
<b>К. Байзакова, А. Утегенова</b> Становление инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» в контексте развития культурного взаимодействия народов	31
<b>Н. Игембаев</b> СІЛТ Казахстана - новые горизонты международного образования в области логистики и транспорта	42
<b>С.Ж. Айдарбаев, Б.А. Удербаева, Ж.С. Жүнісов</b> Еуразиялық экономикалық одақтың жаңа Кеден кодексінің ерекшеліктері	46
<b>М. Ауган, М. Болат</b> Цели и задачи концепции «Нового Великого шелкового пути»	63
<b>К. Макашева, Е. Конуспаев</b> Евразийский экономический союз – Экономический пояс Шелкового пути: начало диалога о сопряжении	71
<b>Д.К. Жекенов</b> Один пояс – один путь: Что это даст для Казахстана?	78
<b>Д.К. Дюсебаев</b> Инициатива «Один пояс - один путь»: перспективы для Казахстана	85

К.И. Байзакова,  
А. Утегенова

## СТАВЛЕНИЕ ИНИЦИАТИВЫ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ» В КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ КУЛЬТУРНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ НАРОДОВ

*Abstract.* This article looks at various projects of external players on the development of transport corridors in terms of the geopolitical situation in the region. The state and level of development of transport infrastructure is an important factor in the formation of sustainable development of regions and their effective interaction. The countries of the region need to overcome geographical isolation, solve the problem of the region's closure and dependence on countries who provide access to world markets. The initiatives within the framework of the EEU, the TRACECA, the US project «New Silk Road» and China's «Silk Road Economic Belt».

Transport and logistics projects should also be considered in the context of the development of humanitarian communication and means of intercultural cooperation. For many centuries the Great Silk Road united people and their cultures. Today, with a view to reviving and preserving cultural heritage, promoting intercultural dialogue among the people living along the Silk Road, UNESCO is carrying out a set of activities. To create active ties between the peoples on the territory of the Great Silk Road, UNESCO has created a special online platform «Silk Road».

*Введение.* Центральная Азия, в силу своего уникального географического положения, способна превратиться в один из важнейших узлов мировой торговли. Но для региона Центральной Азии вопросы развития прочной инфраструктуры, имеют свои особенности. Прежде всего, странам региона необходимо преодолеть географическую изоляцию, решить проблему закрытости региона и зависимости от стран, обеспечивающих им доступ к мировым рынкам.

Состояние транспортной инфраструктуры является определяющим фактором для экономики Казахстана, расположенного между динамично развивающимися рынками Европы, Восточной и Юго-Восточной Азии, и во многом зависит от эффективного использования потенциально высоких транзитных возможностей государства.

Однако, анализ инфраструктурных проектов, как уже осуществленных в странах Центральной Азии, так и находящихся в

стадии реализации и разработки, показывает отсутствие какой-либо согласованной и совместной политики развития общей инфраструктуры. Любые региональные инициативы лучше всего реализуются при международном финансировании, которое является важнейшим направлением, позволяющим значительно ускорить объединение региона [1]

Отличительной чертой является то, что для региона Центральной Азии в решении вопросов инфраструктуры весьма важным являются геополитические и геостратегические факторы, от выбора которых зависит их дальнейшее развитие. Фактически это вопросы его конкурентоспособности, вопросы его интеграции в мировое хозяйство и многое другое.

На сегодняшний день конкурирующими в Центральной Азии являются несколько геополитических проектов.

#### *Транспортно-логистические проекты ЕАЭС, ЕС и США*

ЕАЭС представляет собой интеграционный проект, в котором заинтересована Россия, ориентированный на постсоветское пространство и имеющий своей главной целью создание единого экономического пространства, предусматривающего свободу передвижения товаров, услуг, капиталов и рабочей силы.

Другой геополитический игрок - Европейский Союз - развивает программу ТРАСЕКА. Целью этого проекта является развитие транспортной инфраструктуры и выход ЕС к Китаю через территорию Центральной Азии в обход России.

ТРАСЕКА позиционируется как программа международного сотрудничества в области транспорта между Европейским союзом и странами-партнерами для развития транспортного коридора из Европы через Черное море, Кавказ, Каспийское море с выходом на страны Центральной Азии. Интересным видится проект ТРАСЕКА «Шелковый ветер» (Silk Wind), направленный на расширение транзитных перевозок железнодорожными и морскими путями по направлению: граница Китая – Казахстан – Грузия – Азербайджан – западная граница Турции.

Между странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона ежегодно курсирует около 6 млн. контейнеров. Сейчас 98% этого потока перевозится иностранным морским флотом через зарубежные порты, минуя территорию Казахстана [2]. Вместе с тем, транзитный путь из АТР в Европу по территории Казахстана намного короче морского пути. Главное конкурентное преимущество Казахстана – более короткое, при прочих равных условиях, время доставки грузов.

Представители исследовательской среды и эксперты по инфраструктурным проектам в регионе довольно скептически оценивают эффективность мероприятий ТРАСЕКА. Их оценки основаны на высокой коррупции среди национальных чиновников различных ведомств и общей транзитной неоправданности проекта.

Однако, учитывая то, с какими странами в рамках своего экспортного проекта взаимодействует ЕС, их зависимость от внешнего финансирования национальных транспортно-логистических сетей и способность руководства этих стран идти на заключение соглашений об оказании технической помощи, перспективы развития проектов ТРАСЕКА на протяжении всего Шелкового пути достаточно благоприятны, при условии продолжения политики их финансирования. Иначе иначе, европейская программа способна оказать влияние на экономическое положение региона, который фактически является «буфером» между Европой и мусульманским миром.

США, с учетом энергоресурсного потенциала ЦА, проявляют повышенную заинтересованность в развитии транспортной инфраструктуры региона в западном направлении (евразийский коридор, маршрут Восток-Запад). В ноябре 2011 года тогдашний госсекретарь США Хиллари Клинтон предложила новую стратегию США по отношению к Центральной Азии, получившую название «Новый Шелковый путь» (НШП). Совместная инициатива Афганистана, США и Германии «Новый Шелковый Путь», направлена на Центральную Азию и Афганистан с целью содействовать развитию этого региона и раскрыть его потенциал в качестве торгового транзитного пункта для Европы и Восточной Азии. В рамках этого плана страны региона Центральной и Южной Азии, а также целый ряд других заинтересованных государств и международных организаций намерены продвигать всеобъемлющую, долгосрочную экономическую стратегию для оказания помощи Афганистану.

«Новый Шелковый путь» должен состоять из трех основных частей – торговли энергетикой, строительства инфраструктуры и обмена идеями», – считает Хуан Миранда, генеральный директор департамента по Центральной и Западной Азии Азиатского банка развития. Эксперт отмечает, что Афганистан богат природными ресурсами, которые может экспортировать. Сегодня перед международным сообществом стоит задача претворить идею о новых путях в реальность, определив программу действий, а также краткосрочные и долгосрочные цели, отметил он [3].

Инициатива НШП нашла положительный отклик у среднеазиатских руководителей, усмотревших в ней возможность за счет средств иностранных доноров расширить торговлю и рынки сбыта своей

продукции в Афганистане, а также провести модернизацию своей транспортной системы [4].

Администрация США обозначила ряд приоритетных инфраструктурных проектов, которые вписываются в НШП. К сегодняшнему дню отдельные объекты сданы в эксплуатацию. При финансовой поддержке США возведены несколько мостов через р. Пявдж, соединивших автотранспортные системы Афганистана и Таджикистана. В 2011 г. была завершена железная дорога Хайратон – Мазари-Шариф из Узбекистана [4].

Между тем, эксперты отмечают, что сегодня перед Стратегией «Нового Шелкового пути» стоят важные вызовы. В частности, отсутствие инфраструктуры, высокие таможенные сборы, нередко высокая политизация проектов, а также противоречия между отдельными государствами Южной и Центральной Азии осложняют построение экономических связей между странами. Российские эксперты отмечают, что, учитывая наблюдаемое после 2014 г. общее падение интереса США к ЦА, в т.ч. уменьшение финансирования местных программ, будущие перспективы НШП можно оценить как весьма призрачные [4].

Кроме того, в своей стратегии в ЦА Соединенные Штаты вынуждены учитывать китайский фактор. Вашингтон изучает возможности сотрудничества с Китаем в регионе. С другой стороны, Соединенным Штатам очень хотелось, чтобы Китай активнее участвовал в восстановлении Афганистана. Однако американский проект «Новый Шелковый путь» не подкреплен серьезной финансовой поддержкой.

### ***Проект «Экономический пояс Великого Шелкового пути»***

За последние несколько лет большое значение в развитии политических и экономических отношений со странами ЦА китайской стороной придается проекту создания «Экономического пояса Великого Шелкового пути» (ЭПШП), предложенного странам Центральной Азии в сентябре 2013 г. во время визита в Казахстан председателя КНР Си Цзиньпина. Выдвинутая Китаем концепция призвана послужить укреплению взаимодействия в сфере транспорта, энергетического, финансового, инвестиционного и гуманитарного сотрудничества.

Основные цели проекта – это стимулирование потока экономических факторов, распределение ресурсов и глубокая рыночная интеграция за счет укрепления связей между Азией, Африкой и Европой. Каждое государство может сделать свой вклад в Экономический пояс Шелкового пути. ЭПШП будет сформирован 24 городами из 8 стран. Экономический пояс Шелкового пути, по предварительным оценкам, должен удовлетворять интересы каждого из государств, которые лежат вдоль



Проект инициирован под появлением новых мировых лидеров, что приведет к активному появлению инновационных центров экономического развития.

Новая китайская инициатива, по мнению казахстанских экспертов, может преследовать три стратегические цели:

- «расширение международной и региональной торговли;
- «создание международных транспортных коридоров из Китая в Европу и Ближний Восток через территорию Казахстана и Центральной Азии;

- «системное наращивание экономического присутствия Китая в Центральной Азии как стратегически важного партнера [5].

Какие причины побудили Китай создать такой проект, По мнению экспертов исследователей можно назвать несколько причин.

Во-первых, с точки зрения экономического развития и роста экономики регионального экономического сотрудничества. Китай проводит перестройку экономической структуры и активно ищет новые внешне пути для стимулирования экономического роста. Для Китая страны-участники СНГ как близкие соседи и важные партнёры сотрудничества, без всякого сомнения, имеют весьма важное значение и ценность.

Во-вторых, с точки зрения безопасности. Территориальные вопросы в Южно-Китайском море привели к нестабильности отношений Китая со странами Юго-Восточной Азии, что также рассматривается как повод, побуждающий Китай обратить внимание на Евразию.

В-третьих, «Экономический пояс Шёлкового пути» придаст новый импульс развитию экономического сотрудничества с Россией и странами Центральной Азии и продвижению региональной интеграции в рамках ШОС, которая была создана Китаем и странами СНГ [6].

План действий по строительству экономического пояса Шелкового пути предусматривает в первую очередь строительство новых транспортных магистралей и улучшение уже имеющихся. Процедура оформления транспортной сети будет реализована с использованием инновационных технологий. В перспективе в рамках пути будет создана сеть высокоскоростных магистралей. Именно Китай за последние годы добился существенных результатов в данном направлении, стал мировым лидером в сфере строения автодорог.

За прошедшее время выдвинутая инициатива стала превращаться не просто в концепцию, а в крупный международный проект, представляющий огромный экономический интерес не только для самого Китая, но и для всех стран, расположенных вдоль Великого Шелкового пути, в том числе для Республики Казахстан.

Руководство Китая со своей стороны, рассматривает Казахстан в качестве главного и перспективного торгово-экономического партнера в Центральной Азии. Тем более, Казахстан имеет крупнейшую экономику в регионе и аккумулирует более 70% торгового оборота Китая со странами Центральной Азии.

По мнению казахстанских экспертов, «Экономический пояс Шелкового пути» обозначил новую фазу активности Китая «по созданию сухопутных транспортных проектов, в которых Прикаспийский регион занимает ключевое значение». В реализации своей стратегии, отмечает эксперт, Китай в Прикаспийском регионе успешно использует не только двусторонний, но и многосторонний формат, активно задействуя механизмы Шанхайской организации сотрудничества [7].

Инициатива китайской стороны встретила поддержку в странах Центральной Азии, особенно в Казахстане, увидевших в ней источник масштабных инвестиций и совместных взаимовыгодных экономических и инфраструктурных проектов. Сотрудничество с Китаем в рамках данного проекта отвечает задачам диверсификации международных экономических связей и реализации транзитного потенциала стран ЦА.

При успешном решении вопросов развития инфраструктуры государства Центральной Азии получают возможность диверсифицировать источники государственных доходов, создать новые отрасли экономики и снизить зависимость от экспорта сырья.

Возрождаемый Великий Шелковый путь на базе современной транспортной инфраструктуры и коммуникаций способен обеспечить быстрое продвижение товаров, услуг, капитала и рабочей силы между Европой и Азией, а также между странами, расположенными вдоль Шелкового пути.

Проект «Экономический пояс Шелкового пути» создает новые возможности для участия Казахстана в региональном разделении труда и кооперации, международном бизнесе и инвестициях, развитии торговли товарами и услугами, а также для создания новых рабочих мест [5].

Дополнительным бонусом станет тот факт, реализация транспортного потенциала стран ЦА дает возможность выстроить новый формат взаимоотношений во всем регионе Центральной Азии.

Хотя на данный момент Китаю и другим участникам проекта еще предстоит наполнить проект ЭПШП практическим содержанием, соответствующая внутренняя работа уже ведется. Пока проект находится на стадии предварительных договоренностей и отдельных двусторонних договоренностей. Тем не менее, начало переговорного процесса уже положено, и, учитывая, широкую заинтересованность все

сторона, можно предположить, что полномасштабная реализация проекта состоится в среднесрочной перспективе.

Современный Шелковый путь это долговременная, глобальная стратегия, инициатива 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 [8].

Таким образом, эта стратегическая концепция имеет грандиозный размах и охватывает огромную территорию Евразии, отражая идею Китая о развитии взаимовыгодного сотрудничества и совместного развития со странами Евразии.

Оба этих проекта Китая и США проходят на фоне нестабильности глобальной финансовой системы, в некоторых странах, расположенные вдоль Шелкового пути, сохраняется сложная политическая ситуация.

Но при этом, если российские эксперты опасаются роста конкуренции для российских добывающих компаний за доступ к запасам ЦА, и считают, что НШП противопоставлен российской и китайской экономической политике [4]. То ряд китайских экспертов считают, что инициированные Китаем и США проекты вдоль древнего Шелкового пути не приведут к столкновениям. По их мнению, взаимодействие Китая и США в районах третьих государств «сможет открыть новую страницу в складываемых двумя странами междержавных отношениях нового типа» [9]. Эксперты также считают, что вероятность и необходимость китайско-американского сотрудничества такого рода постоянно растет.

Китайская инициатива «Экономический пояс Шелкового пути» и Новая экономическая политика Казахстана «Нурлы Жол», по своему содержанию взаимно дополняют друг друга, поскольку направлены на развитие инфраструктуры, прежде всего транспорта и коммуникаций.

Благодаря совместной практической реализации обеих, гармонично сочетавшихся стратегических инициатив синергетический эффект будет более значительным и глубоким для экономического развития Казахстана. Тем более, они содействуют диверсификации, индустриализации и модернизации национальной экономики.

Сопряжение национальной программы «Нурлы-жол» идет не в треугольнике с ЕАЭС и ЭПШП, а с каждой из концепций в отдельности. Главный акцент сделан на сопряжении ЭПШП и «Нурлы-жол». Не менее значимо и то, что, в отличие от ЕАЭС и политики России, ЭПШП и политика Китая в Центральной Азии начинают позитивно оцениваться Западом.

Казахстану целесообразно содействовать сопряжению не только евразийской интеграции и китайского «Экономического пояса Шелкового пути», но также и американского регионального проекта «Новый Шелковый путь» с китайским экономическим поясом. Китай от этого получит торговый коридор в Афганистан, американский проект - китайские инвестиции, а страны Центральной Азии – развитие региональной инфраструктуры.

Поскольку страны региона тесно сотрудничают с Китаем, поставляют ему энергетические и природные ресурсы, то в рамках экономического пояса Шелкового пути КНР может получить привилегированный доступ к природным ресурсам стран, расположенных вдоль Великого Шелкового пути. В свою очередь, эти страны смогут поставлять свое сырье на огромный и перспективный китайский рынок. В то же время Центральная Азия представляет собой огромный рынок сбыта готовой продукции. Китай имеет достаточный потенциал для дальнейшего развития двухстороннего и многостороннего сотрудничества с этими странами.

Все страны Центральной Азии без исключения заинтересованы в развитии более широких трансконтинентальных торговых и транзитных коридоров, соединяющих все направления. Сохраняется возможность для региона стать центром на перекрестке растущих связей между Европой и Азией.

### *Возрождение Шелкового пути и его гуманитарное измерение*

Как известно, Концепция Нового Шелкового пути состоит в реализации плана с помощью пяти взаимосвязанных элементов: единая инфраструктура; политическая согласованность; валютно-финансовые потоки; торговые связи; гуманитарное общение.

Что касается гуманитарного общения, то транспортно-логистические проекты следует рассматривать также в контексте развития средств межкультурного сотрудничества.

Так, например, в рамках усилия по реализации новой концепции «Экономического пояса Шелкового пути» разрабатывается программа культурного сотрудничества, говорится в заявлении министерства КНР [10]. В программу войдут ежегодный культурный форум, создание совместных телевизионных шоу, фильмов и мультфильмов, торговые центры и выставки культурных продуктов, а также культурные мероприятия.

Казахстан в своей политике исходит из того, что создание условий для развития культуры всех народов, проживающих в республике, является важнейшей предпосылкой политической стабильности. Законодательное обеспечение развития культуры, бережное отношение к

нашему историко-культурному наследию, широкое духовное взаимодействие с другими народами и государствами и интеграция в мировое культурное пространство, поддержка сохранения и развития культурных традиций всех этносов, проживающих в Казахстане, создание необходимых условий для развития отечественного искусства - таковы в самом общем виде приоритеты Казахстана в области культуры.

Все инфраструктурные проекты следует рассматривать как возрождения Великого шелкового пути. Вспомним, что история Великого Шелкового пути — это история широкого культурного взаимодействия и взаимодействия между народами Востока и Запада. Она доказывает, что только тесное сотрудничество и взаимообогащение культур являются основой мира и прогресса для всего человечества.

Великий Шелковый путь послужил мощным катализатором в процессе коммуникации многих народов прошлого. На протяжении многих столетий Шелковые пути, маршруты диалога, торговли, взаимодействия и обменов, объединяли людей и их культуры. Великий Шелковый путь служил сближению различных народов, объединял людей с совершенно разными культурными традициями, религиозными убеждениями и говорящих на разных языках.

Великий Шелковый путь — это феномен мировой истории и культуры, своего рода артерия, по которой в течение долгого времени протекали контакты многих народов и государств. Как отмечают исследователи, «на примере взаимодействия культур на трассах Великого Шелкового пути можно проследить процессы межкультурной коммуникации на протяжении полутора тысяч лет, увидеть разнообразие народов, принимавших участие в этом грандиозном обмене идей и товаров, выявить предпосылки сегодняшней социокультурной ситуации, а также тенденции развития международных отношений в будущем» [11].

Удивительное историческое наследие Шелкового пути служит примером взаимного обогащения культур различных народов. Наследие Шелкового пути повлияло на формирование мира, в котором мы живём сегодня: языки, искусство, наука, технологии и духовные верования. Богатое всемирное культурное и природное наследие, традиции, музеи и культурные ценности, изделия народного творчества и языки способствовали обогащению территорий, через которые проходил Шелковый путь. Уникальность этого культурного достояния заключается в сближении народов в процессе обменов на торговых маршрутах.

Организация ООН по вопросам образования, науки и культуры стремится к комплексному, всеобъемлющему изучению наследия древних цивилизаций, расцвет многих из которых непосредственно связан с развитием контактов по Великому шелковому пути [12].

По словам Генерального директора ЮНЕСКО Ирины Боковой «поощрение культурного разнообразия и содействие межкультурному диалогу является наиболее эффективным способом наведения мостов между народами, что способствует обеспечению мира» [13].

Именно с этой целью в соответствии с провозглашением Международного десятилетия сближения культур (2013-2022 гг.), для создания активных связей между народами на территории традиционного Шелкового пути ЮНЕСКО была создана специальная онлайн-платформа «Шелковый путь».

Сегодня, при поддержке более чем 55 стран Азии, Африки и Европы ЮНЕСКО возрождает Шелковый путь в современном цифровом пространстве для международного сотрудничества, развития и межкультурного диалога. ЮНЕСКО подчёркивает вневременное значение и показывает мощное влияние торговых маршрутов, а также активно поощряет программы направленные на сбережение и развитие богатого наследия Шелкового пути. Как единый центр всеобъемлющей базы знаний, платформа станет уникальным исходным источником информации, научных знаний и новостей о Великом шелковом пути.

На протяжении столетий на территории различных регионов Шелкового пути были созданы сотни культурных исторических объектов и памятников. Каждый из этих объектов и памятников представляет не только различные обычаи и традиции местных общин, но и свидетельствует об их культурном взаимодействии и показывает влияние на них различных культур со всего мира, вступивших в контакт благодаря историческим торговым маршрутам Шелкового пути. Эта онлайн-платформа предоставляет информацию о традициях, помогает понять значимость сближения культур и обычаев пользователям, проживающим в странах традиционного Шелкового пути и за его пределами.

Это уникальная платформа глобального обмена информацией о культурном развитии будет способствовать сохранению культурного наследия Шелкового пути [13]. Таким образом, онлайн-платформа ЮНЕСКО была создана для продолжения культурного взаимодействия на Шелковом пути.

### ***Заключение.***

Все страны Центральной Азии без исключения заинтересованы в развитии более широких трансконтинентальных торговых и транзитных коридоров, соединяющих все направления. Сохраняется возможность для региона стать центром на перекрестке растущих связей между Европой и Азией.

Но нельзя забывать, залогом процветания любого государства является не только его экономические возможности и природные богатства, а также его культурное наследие, интеллектуальный потенциал его граждан. Недооценка культуры приводит не только к существенному обеднению цивилизации в целом, но и к возникновению конфликтов.

Великий шелковый путь представляет уникальную культурную ценность для человечества. Поэтому ЮНЕСКО - организация ООН по вопросам образования, науки и культуры уделяет особое внимание не только изучению, но и сохранению огромного наследия, оставленного древними народами нынешним поколениям.

#### Цитируемая литература:

1. Ибраимова Ш.А. Развитие трансконтинентальной инфраструктуры Республики Казахстан // <http://www.economy.kz/files/vse%20staty/8%20ibraeva.pdf>
2. Там же
3. См. Падение цен на нефть: показалось ли «дно»? // <https://ria.ru/analitics/20160129/1367233828.html/>
4. См. Попов Д.С. Вашингтон ведёт «Новый Шёлковый путь» в обход России и Китая // <https://riss.ru/analitics/22989/>
5. См. Нурсентов А.А. Экономический пояс Шелкового Пути: возможности и перспективы // <http://yvision.kz/post/520219>
6. См. Ван Шучунь, Вань Цинсун. Проекты «Экономический пояс Шёлкового пути» и ЕАЭС: конкуренты или партнёры? // [http://observer.materik.ru/observer/N10\\_2014/056\\_068.pdf](http://observer.materik.ru/observer/N10_2014/056_068.pdf)
7. Елемесов М. Почему Китай хочет создать зону свободной торговли с ЕАЭС // [https://liter.kz/mobile/ru/articles/show/8736rochemu\\_kitai\\_hochet\\_sozdat\\_zonu\\_svobodnoi\\_torgovli\\_s\\_eaes](https://liter.kz/mobile/ru/articles/show/8736rochemu_kitai_hochet_sozdat_zonu_svobodnoi_torgovli_s_eaes)
8. Cohen. A. U.S. Interests and Central Asian Energy Security. – The Heritage Foundation: Backgrounder. – 2016.
9. Древний Шелковый путь может стать новым пространством китайско-американского сотрудничества // [http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-09/14/content\\_36580651.htm](http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-09/14/content_36580651.htm)
10. Китай планирует продвигать культурное сотрудничество вдоль «Шелкового пути» // <http://russian.people.com.cn/31516/8617855.html>
11. Цой И.Б. Великий Шелковый путь как средство межкультурных коммуникаций // <http://lib.icr.su/node/2241>
12. Возрождение Великого Шелкового пути // <http://www.gumilev-center.ru/vozhrozhdenie-velikogo-shepkovogo-puti/>
13. См. Онлайн-платформа ЮНЕСКО «Шелковый путь» // <https://ru.unesco.org/silkroad/>