

**Возможности сотрудничества стран-членов ШОС в рамках
Экономического пояса Шелкового пути**

Состояние и уровень развития транспортной инфраструктуры является важным фактором в формировании устойчивого развития регионов и эффективного их взаимодействия. Развитие транспортной инфраструктуры ускоряет развитие регионов. Это важно для каждого региона, 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.

Что касается Казахстана, то на рубеже нового этапа социально-экономической модернизации приоритетной задачей для страны в области развития национального транспортно-коммуникационного комплекса является обеспечение его конкурентоспособности на мировом рынке услуг и, соответственно, стимулирование роста торговых потоков через территорию республики.

О важности развития транспортно-логистической инфраструктуры Казахстана свидетельствуют целый ряд стратегических документов. Так, например, еще в мае 2012 года, Президент Республики Казахстан Н.Назарбаев объявил о начале масштабного проекта «Новый Шёлковый Путь». «Казахстан должен возродить свою историческую роль и стать крупнейшим деловым и транзитным хабом Центрально-Азиатского региона, своеобразным мостом между Европой и Азией...», - отметил Глава государства [1].

В программе «Нұрлы жол – путь в будущее» предусматривается повышение экспортного потенциала страны; формирования макрорегионов по принципу хабов; необходимость продолжить создание логистического хаба на востоке и морской инфраструктуры на западе страны [2].

«Сто конкретных шагов Президента Н.Назарбаева», в которых отмечается необходимость интеграции Казахстана в международные транспортно-коммуникационные потоки. Намечены задачи привлечения стратегических инвесторов для развития дорожно-транспортной инфраструктуры, запуск проекта по созданию мультимодального транспортного коридора «евразийский трансконтинентальный коридор», который позволит осуществить беспрепятственный транзит грузов из Азии в Европу и др. [3].

Таким образом, как отмечают казахстанские эксперты, Казахстан может стать узловой страной в центральноазиатском регионе, интегратором внутрирегиональных экономических связей, центром притяжения капиталов и инвестиций, размещения региональных производств или филиалов крупнейших мировых компаний, ориентированных на центральноазиатский рынок, оказания услуг международного уровня. В перспективе Казахстан может выполнять функции важного связующего звена, трансконтинентального экономического моста взаимодействия европейской, азиатско-тихоокеанской и южно-азиатской экономических систем [4].

Поэтому сегодня Республика Казахстан находится в процессе активного выстраивания своей транзитной политики, совершенствования ее направлений и формирования новых векторов.

В силу своего уникального географического положения Центральная Азия способна превратиться в один из важнейших узлов мировой торговли. Для реализации этих планов нужно учитывать целый комплекс внутренних и внешних факторов.

Что касается внешних факторов, то 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 проекта. Один из них представлен проектом, выдвинутым КНР - «Экономический пояс шелкового пути».

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 него. Проект адаптирован под появление новых мировых лидеров, что приводит к активному появлению инновационных центров экономического развития.

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

Во-первых, с точки зрения экономического развития и роста расширение регионального экономического сотрудничества. Китай проводит перестройку экономической структуры и активно ищет новые внешние пути для стимулирования экономического роста. Для Китая

страны–участницы 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, подталкивающий 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 [5].

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.

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 глобальная 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.

Прежде всего, в качестве форпоста расширения торгово-экономических связей с Европой, Россией, Турцией и Ираном выделяется регион Центральной Азии.

Торгово-экономические и инвестиционные связи Казахстана с Китаем носят поступательный, взаимовыгодный и динамичный характер, опирающийся на мощный фундамент сотрудничества двух стран, накопленный за предыдущие годы.

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.

Как считают казахстанские эксперты, благодаря совместной практической реализации обеих, гармонично сочетающихся

стратегических инициатив синергетический эффект будет более значительным и глубоким для экономического развития Казахстана. Тем более, они содействуют диверсификации, индустриализации и модернизации национальной экономики [6].

В марте с.г. в Пекине прошло обсуждение вопросов практической реализации сопряжения китайской инициативы «Один пояс, один путь» с НЭП «Нұрлы жол», перспективы формирования механизма сотрудничества между «мозговыми центрами» и научными институтами РК и КНР в сфере торгово-экономического, политического, инвестиционного, инфраструктурного взаимодействия.

Казахстану, как и другим странам Центральной Азии, важно участвовать в реализации китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути», эффективно использовать возникающие новые возможности и преимущества регионального сотрудничества, добиваясь, вместе с тем, минимизации рисков и угроз.

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

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.

В целях практической реализации инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» Китай совместно с заинтересованными странами Азии создает два важных финансовых института развития: Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Фонд Шелкового пути.

Создание этих двух интитутов является сильным моментом китайской инициативы, имеющим большое значение для усиления многостороннего сотрудничества в странах Шелкового пути. Это позволит обеспечить финансирование совместных проектов в сфере энергетики, транспорта, коммуникаций и в других отраслях экономики.

Вместе с тем, по мнению казахстанских экспертов, формирование экономического пояса Шелкового пути будет сдерживаться в связи:

- с существующими различиями уровне социально-экономического развития и уровне жизни стран, расположенных вдоль Шелкового пути,
- недостаточным развитием транспортно-логистической инфраструктуры в Центральной Азии,
- слабым уровнем транспортно-экспедиционного обслуживания,

- низкой эффективностью использования подвижного состава транспорта,

- неготовностью местного бизнеса к международной конкуренции и выходу на внешние рынки [7].

Одной из угроз для Казахстана может стать сохранение сырьевой ориентации национальной экономики, так как инвестиционные проекты китайских компаний связаны, в первую очередь, с добычей нефти и природного газа.

Ядром Экономического пояса Шелкового пути является организация ШОС. По мере развития этой организации, понадобились новые пути дальнейшего развития. Большая роль в данном вопросе принадлежит Китаю, так как он в 2001 г. поддержал создание ШОС и в 2013 г. предложил проект Шелкового пути.

В Центральной Азии Китай и государства – члены ШОС уже добились значительных успехов в борьбе с терроризмом, сепаратизмом и экстремизмом, транснациональной преступностью, незаконным оборотом наркотиков и в других нетрадиционных областях безопасности.

Однако результаты региональной экономической кооперации пока недостаточно развиты.

Экономическое сотрудничество является важным компонентом сотрудничества в рамках ШОС. Шесть стран уже создали механизмы совещаний министров экономики и торговли и министров коммуникаций, приступили к формированию благоприятных условий в области торговли и инвестиционной деятельности, ведут поиск пути практического сотрудничества в торгово-экономической сфере. Все это заложило фундамент для налаживания регионального экономического сотрудничества.

Утвержденная в сентябре 2003 г. на 20 лет Программа многостороннего торгово-экономического сотрудничества стран-участниц ШОС имеет важное направляющее значение для развития регионального экономического сотрудничества между странами. В качестве долгосрочной цели предусматривается создание зоны свободной торговли в ШОС, а в краткосрочной перспективе — увеличение потока товаров в регионе.

Несмотря на развитие институтов, несмотря на подписанные соглашения, несмотря на 20 специализированных органов, отвечающих за развитие экономического сотрудничества, с момента основания организации реальное экономическое сотрудничество остается все же декларативным. Торгово-экономические связи государств – членов ШОС в основном пока остаются на двустороннем уровне. Государства-участники ШОС стремятся активнее искать или выделять средства для

вложения в экономические проекты ШОС, это увеличило бы потенциал ШОС и позволило бы вовлечь Китай в многосторонние проекты.

Таким образом, создание «Экономического пояса Шёлкового пути» может придать новый импульс процессу экономической интеграции в рамках ШОС. Необходимо использовать базу ШОС для создания «Экономического пояса Шёлкового пути».

Следует шире использовать площадку ШОС, действуя на основе взаимной выгоды, развивать сотрудничество со странами, заинтересованными в совместном создании «Экономического пояса Шёлкового пути». В результате все стороны смогут получить выгоды от этого сотрудничества, сформировать общность интересов и ослабить психологическую настороженность.

Проект географически охватывает Центральную Азию, Южную Азию, Западную Азию и Евразию. Если страны ЦА входят в первую зону, то в пятую зону входят Афганистан, Пакистан и Индия. Будущие перспективы торгово-экономического сотрудничества этих стран с Китаем зависят, прежде всего, от преодоления кризиса вокруг Афганистана.

Все страны Центральной Азии, и Россия, и Китай признают значимость невоенного решения проблем Афганистана, путем содействия экономическому развитию.

После вывода сил МССБ из Афганистана на наш взгляд, одним из ключевых игроков в стабилизации этой страны может стать Шанхайская организация сотрудничества. Китай, в свою очередь не только выдвинул свою инициативу Экономический пояс Шелкового пути, но и активно инвестирует в строительство дорог и инфраструктуры во всем регионе, включая Афганистан.

С выводом основного контингента сил ISAF сократилась и международная помощь военной отрасли Афганистана и соответственно сократилась экономика, сформировавшаяся вокруг их обслуживания.

Одним из важнейших направлений развития афганской экономики является вопрос развития транспортной системы, в первую очередь, железных дорог. Железные дороги Афганистана могут стать ключевым пунктом экономического развития страны.

Необходимо подчеркнуть, что проекты инфраструктурного строительства в этом регионе, имеют не только экономическое, но и стратегическое значение.

Однако следует сказать и о препятствиях в реализации экономических проектов в Афганистане. Так, сроки реализации многих крупных проектов в Афганистане уже неоднократно переносились. Главная причина этого – проблемы безопасности. Уровень

экономического сотрудничества напрямую будет зависеть от того, в какой степени правительство будет контролировать страну. Несмотря на многообещающие программы и стратегии, которые были разработаны в ШОС, страны ЦА относятся к ним с известной долей скептицизма, так как их реализация блокируется отсутствием эффективного механизма реагирования на возникающие угрозы и вызовы.

И другая серьезная проблема состоит в том, чтобы найти достаточное финансирование для выполнения инфраструктурных проектов на территории Афганистана. Теоретически это возможно, однако практически в настоящее время трудно выполнимо.

И, наконец, еще одним препятствием являются разногласия или конкуренция между государствами Центральной Азии. Между странами есть глубокое недоверие, и пока это недоверие не будет преодолено, никакие серьезные проекты, по крайней мере, в области транспортировки не будут выполняться.

Таким образом, ШОС пока имеет весьма ограниченные возможности участия в афганских делах. Сотрудничество и содействие Афганистану пока гораздо более успешно осуществляется государствами — членами ШОС на двусторонней основе.

Анализ позиций государств-членов ШОС по вопросу стабилизации Афганистана после 2014 г. свидетельствует о том, что, все государства согласны с необходимостью стабилизации ИРА. Но не все страны видят эту стабилизацию в единой форме, одинаковой степени и достигнутой одними и теми же путями. С другой стороны в скорейшем разрешении афганского вопроса заинтересованы все без исключения члены ШОС.

Главная трудность для государств-членов ШОС в построении будущего Афганистана – найти многостороннюю формулу продвижения интересов каждого, невзирая на тот факт, что найденные пути могут быть не всегда одинаково выигрышными для всех участников, и не в одинаковой степени.

ШОС могла бы использовать свой авторитет для эффективной координации сотрудничества между странами региона в вопросах стабилизации Афганистана. Использование возможностей ЭПШП для стран-членов ШОС является той самой реальной возможностью, которой до этого не хватало.

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

Цитируемая литература:

1. Заключительное слово Президента Республики Казахстан Назарбаева Н.А. на 25-м заседании Совета иностранных инвесторов. 22.05.2012г. // http://www.akorda.kz/ru/speeches/external_political_affairs/ext_speeches_and_addresses/zaklyuchitelnoe-slovo-prezidenta-respubliki-kazakhstan-nazarbaeva-n-a-na-25-m-zasedanii-soveta-inostrannykh-in
2. Послание народу Казахстана. Нұрлы жол – путь в будущее // <http://www.kazpravda.kz/articles/view/nurli-zhol--put-v-budushchee/>
3. Сто конкретных шагов Президента Н.Назарбаева // <http://www.zakon.kz/4713070-sto-konkretnykh-shagov-prezidenta.html>
4. Ибраимова Ш.А. Развитие трансконтинентальной инфраструктуры Республики Казахстан // <http://www.economy.kz/files/>
5. 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
6. Нурсеитов А.А. Экономический пояс шелкового пути: возможности и перспективы // <http://yvision.kz/post/520219>
7. Там же