

ВЫЗОВЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ ДЛЯ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Койчуманов Талайбек

*Джумашевич, доктор экономических наук, профессор
Кыргызско-Российский Славянский университет, город Бишкек*

Динамичный экономический рост КНР в последние десятилетия втягивает страну в обостряющуюся конкуренцию на глобальном уровне, прежде всего в доступе ее к мировым источникам энергии и к мировым рынкам сбыта. Попытки сдерживать крупнейшими державами китайскую экспансию во внешней торговле вынуждают Китай искать ответы на вызовы через новые инициативы.

Такой инициативой стала объявленная в 2013 году председателем КНР Си Цзиньпин инициатива «Один пояс – один путь», которая предполагает объединение двух проектов – «Экономического пояса Шелкового пути» (в дальнейшем ЭПШП) и «Морского Шелкового Пути XXI века» [1]. Для стран Центральной Азии (в дальнейшем ЦА) этот проект может помочь использовать выгодное географическое положение. Если учесть, что такие центральноазиатские страны как Казахстан и Кыргызская Республика являются членами ЕАЭС, то также как и для других членов ЕАЭС и прежде всего для Российской Федерации вопрос сопряжения китайской инициативы с ЕАЭС также становится важной в повестке развития ЭПШП.

Концепция ЭПШП – интерес для стран ЦА

Несомненно, Великий Шелковый путь сыграл важную роль в развитии экономических и культурных связей народов Азии, Кавказа, Центральной Азии и Китая и попытка возродить эту идею и придать ей новое значение весьма притягательна [2]. Экономический пояс Шелкового пути планирует объединить страны Азии, Европы и Африки с населением более 3 миллиардов человек для расширения обмена не только товарами и технологиями, но и для содействия культурному обмену. Страны Шелкового пути в современных условиях привлекают Китай наличием богатых природных ресурсов и возможностью высокоскоростных транзитных перевозок в Европу для расширения рынков сбыта китайских товаров.

Совместное строительство ЭПШП декларирует содействие свободному движению капитала, трудовых ресурсов, технологии. Перед партнерами по ЭПШП стоят задачи по созданию условий для эффективного распределения ресурсов по всей сети, углубления рыночной интеграции, координации экономической политики стран по маршрутам нового Шелкового пути [3].

Среди комплекса задач, которые обозначены в концепции, можно выделить задачи, которые представляют особый интерес у стран ЦА. Это, например, такие задачи, как:

- устранение многочисленных барьеров и ограничений в международной и взаимной торговле;
- строительство Евразийской трансконтинентальной сети железных и автомобильных дорог, позволяющих гибко использовать различные международные транспортные коридоры;
- комплексное укрепление торгово-экономических и логистических связей Китая со странами Шелкового пути, прежде всего со странами Центральной Азии;
- подключение всех звеньев Великого Шелкового пути с помощью передовых транспортно-инфраструктурных и коммуникационных сетей, а также развитие трубопроводной системы.

Основным доказательством серьезности намерения реализовать стратегию экономического пояса Шелкового пути является введение основательной финансовой базы. Три мощных финансовых учреждения, которые были созданы в короткие сроки (2014-2015), – это фонд шелка, Азиатский Банк инвестиций в инфраструктуру (АВИА) и Банк Развития БРИКС, который в некоторой степени присоединяется к ним.

В рамках проекта "Один пояс-один путь", который объединил концепции ЭПШП и МШП, основными маршрутами определяются следующие:

- из Китая через Центральную Азию, Россию в Европу (к Балтийскому морю);
- из Китая через Центральную Азию и Западную Азию в Персидский залив и Средиземное море;
- из Китая в Юго-Восточную Азию, Южную Азию, в Индийский океан.

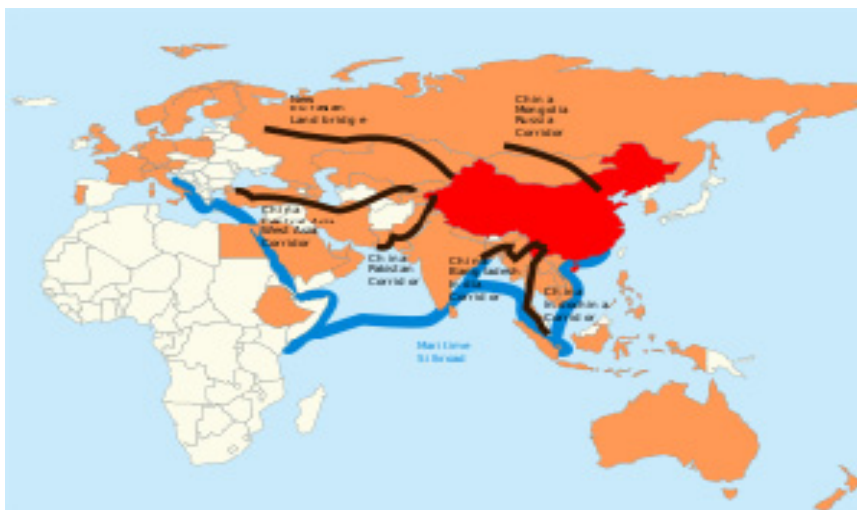


Рис.1. Концепция «Один пояс – один путь»

Автор не ставит целью рассмотрение политической составляющей концепции, ее стратегических целей, направленных на "достижение **глобального лидерства в экономике и международных отношениях**" с использованием так называемой "мягкой силы" [4]. **Здесь будет рассматриваться только экономический аспект концепции, взаимовыгодные** направления сотрудничества, которые могут помочь решению проблем стран Центральной Азии в целом обеспечивая рост экономики стран ЭПШП.

Ни в коем случае не игнорируется и такой эффект от реализации концепции, как **развитие гуманитарного сотрудничества – укрепление дружбы между народами и сотрудничество в сфере культуры, повышение уровня безопасности между странами Евразии. Но это тема отдельного исследования.**

Интеграция стран ЦА в проект "Один пояс-один путь"

Странам ЦА, в частности Казахстану, Кыргызстану, Таджикистану, Узбекистану и Туркменистану в концепции "Один пояс-один путь" отводится особая роль – передового края для реализации идеи по расширению торгово-экономических связей КНР с Европой, Россией, Турцией и Ираном [5]. Этому способствует как геостратегическое положение этих стран в Центральной Евразии, так и значительные запасы драгоценных металлов, рудных и цветных металлов, энергоресурсов.

На счет потенциала сотрудничества стран ЦА в рамках ЭПШП, на мой взгляд, экспертами недостаточно внимания уделяется различиям стран ЦА. Я имею в виду различия не только в наличии природных ресурсов, таких нефть, газ, но и различий в степени открытости экономик, экономических моделей, участия в различных интеграционных объединениях. Эти различия следует учитывать на этапе идентификации интересов при решении вопросов интеграции в рамках инициативы "Один пояс-один путь".

Нынешний этап реализации проекта "Один пояс – один путь" характеризуется особой динамикой и продвижением проекта со стороны КНР, подписаны двусторонние соглашения об углублении партнерства со всеми центральноазиатскими странами.

В настоящее время Центральная Азия занимает первое место по объему китайских инвестиций – около 101,8 миллиарда долларов. Эти соглашения, например с Туркменией, включают такие направления сотрудничества как китайские инвестиции на увеличение поставок газа из Туркмении в Китай за счет строительства газопровода общей протяженностью 1840 км из Туркмении в провинции Синьцзян.

Несомненно, что создание современной инфраструктуры предполагает прежде всего создание транспортной инфраструктуры, на которую сейчас делается фокус в инвестиционных проектах Китая и созданных международных финансовых институтов. Касательно Туркмении, это начавшееся в 2014 году строительство железной дороги Казахстан-Туркменистан-Иран, грузовой поток которой составит 10 млн тонн в год, а также железной дороги Туркменистан-Афганистан-Таджикистан [6].

Что касается Казахстана, то КНР, естественно, считает его своим основным партнером в регионе, учитывая богатейшие энергетические ресурсы страны и центральное положение на всем Шелковом пути, что предполагает, что важнейшие транспортные магистрали так или иначе будут проходить через Казахстан. Участие Казахстана в проекте предполагает естественно взаимовыгодность. Реализация проекта прежде всего для страны это – создание единого комплекса развитых международных центров само-

го разнообразного направления, от финансовых, торгово-логистических до инновационных и технологических. Это и развитие экономической инфраструктуры в отдаленных регионах Казахстана. Кроме того, появляется возможность пополнить государственный бюджет через дополнительный приток финансовых средств за счет введения тарифов на проезд по новым магистралям.

Оценивая возможности участия КР в проекте министерство экономики КР отмечает, что «Кыргызстан идеально вписывается в проект, имея статус ВСП+ и у него есть возможности реализовать проекты в рамках экономического пояса Шелкового пути. В рамках проекта мы можем также экспортировать услуги и создавать рабочие места» [7]. Это означает что у Кыргызстана, получившего дополнительные преференции для торговли со странами Евросоюза, гарантирующие полную ликвидацию тарифов по более чем шести тысячам товарных позиций, появляются дополнительные стимулы для увеличения и диверсификации экспорта кыргызских товаропроизводителей на рынки Европы в рамках уже участия в проектах ЭПШП. С такой точки зрения статус ВСП+ также стимул и для иностранных инвесторов для инвестиций в различные отрасли экономики Кыргызстана.

Как и для Кыргызстана, для Таджикистана, не имеющего таких ресурсов и потенциала как у Казахстана, расширение транспортных и экономических отношений имеет критическое значение. В последнее десятилетие китайские инвестиции в экономики двух стран стали наиболее преобладающими в общем объеме инвестиций. И в Кыргызстане и в Таджикистане это проекты в энергетическом секторе, строительство высоковольтных линий, ГЭС, модернизация ТЭЦ, строительство дорог.

Узбекистан, может быть несколько позднее, чем соседи, но очень активно включился в реализацию проекта. Тем не менее Китай лидирует в Узбекской экономике по объему капиталовложений. Китай является не только одним из крупнейших торговых партнеров Узбекистана.

В настоящее время запущен автодорожный коридор Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Готовится к реализации транспортный коридор Китай – Центральная Азия – Западная Азия для ускорения обеспечения стабильной и бесперебойной работы автодорожных перевозок.

Идет разработка строительства железной дороги проходящей через Кыргызстан и Узбекистан, соединяющий Китай и Европу.

При рассмотрении вопросов взаимоотношений стран Центральной Азии и КНР следует учесть, что индивидуальность подхода Китая к государствам ЦА строится на учете интересов Китая в отношении каждого из государств и их значимости для практической реализации проекта. Это отражено в двусторонних соглашениях между странами ЦА и КНР.

Что касается стран ЦА, то все они понимают, что может дать реализация проекта для развития их экономик, многие из которых находятся в стагнации. Это не только новые рабочие места, инфраструктурные проекты, инвестиции, но и расширение доступа к новейшим технологиям, торговли, доходов от туризма и транзита, развитие отсталых регионов. Оживление экономики, новые перспективы являются главным стимулом для стран ЦА в их заинтересованности в реализации проекта "Один пояс-один путь". И что немаловажно, инициатива ЭПШП является объединяющим выгодным фактором в культурной и цивилизационной жизни стран ЦА.

Особенности сопряжения ЕАЭС и ЭПШП

Не будем останавливаться на мотивации и политических причинах интеграций стран в рамках инициативы ЭПШП и ЕАЭС, они хорошо известны в контексте обострения отношений между Китаем и США, Россией и странами Запада. Рассмотрим экономические особенности сопряжения этих инициатив и возможные последствия для стран ЦА. Здесь под сопряжением, эксперты понимают поиск формата, при котором концепция ЭПШП могла бы вписаться в инициативу ЕАЭС, характеризующуюся более детальными очертаниями регионального интеграционного объединения. При этом отмечается, что китайская инициатива, скорее всего останется инструментом экономического, инвестиционного, транспортного и гуманитарного развития евразийского пространства, не претендуя на большее. В то время как ЕАЭС фокусируется на укреплении институциональной базы. В этом, как считают эксперты, концептуальная асимметрия двух проектов. В принципе, политическая воля лидеров стран по сопряжению ЕАЭС и ЭПШП как раз и выразилась в подписании соглашений прежде всего по таким вопросам, как таможенные процедуры, содействие развитию торговли, прав интеллектуальной собственности, межведомственного сотрудничества, государственных контрактов, электронной торговли, то есть вопросов, не затрагивающих более глубокого уровня интеграции (так называемое "функциональное сотрудничество" по известному экономисту Джозефу Наю[8], главным признаком которого является создание региональных банков и координация валютной политики).

Сейчас для КНР достаточной пусковой задачей инициативы "один пояс-один путь" является развитие транспортной и сопутствующей инфраструктуры евразийского континента, которая может обеспечить надежное снабжение ресурсами и расширение экспортных возможностей китайской экономики. Это также важно и для других стран на новом Шелковом пути, так как качественное обновление транспортно-логистической инфраструктуры соединит крупнейшие рынки Евразии, Китай и Европейский Союз, обеспечив процесс объединения трансконтинентальной важности. Поэтому вполне логично, что именно этот вопрос сегодня выходит на первый план при объединении ЭПШП и ЕАЭС.

Важным, на мой взгляд, условием успешного сопряжения ЭПШП и ЕАЭС, является четкая идентификация интересов этих проектов и затем уже попытка гармонизации отношений по взаимовыгодным направлениям.

Гармонизация будет служить интересам как Китая, так и стран ЕАЭС, и как считают эксперты, в конечном счете сопряжение будет предполагать разработку практических правил и процедур сотрудничества.

Литература

1. Ван Ш., Вань Ц. На пути к взаимовыгодному сотрудничеству. «Экономический пояс Шелкового пути» и ЕАЭС – конкуренты или партнеры? // Свободная мысль. 2014. № 4 (1646).
2. The new trade routes: Silk Road Corridor // Financial Times Special Report. 2016.10.05.
3. Лю Цзея. Стратегии развития нового Шелкового пути в XXI веке // Молодой ученый. — 2015. — №15.
4. <https://cyberleninka.ru/article/n/myagkaya-sila-ponyatie-i-podhody>
5. Лузянин С. Г., Сазонов С. Л. Экономический пояс Шелкового пути: модель 2015 года // Научно-аналитический журнал Обозреватель – Observer. 2015. № 5 (304).
6. Лукин А. В. Идея «экономического пояса Шелкового пути» и евразийская интеграция // Международная жизнь. 2017. № 7.
7. <http://www.tazabek.kg/news:1550453?from=portal&place=last&b=2>
8. Nye J. Power and Interdependence: World Politics in Transition, co-authored with Robert O. Keohane (Boston: Little Brown and Company, 1977; 3d edition with additional material, New York: Longman, 2000).

Challenges of the Silk Road Economic Belt for Central Asian countries.
KoichumanovTalaibekDjumashevich, Doctor of Economic Science, Professor.