

**ПРОБЛЕМЫ СОПРЯЖЕНИЯ ЕАЭС  
И «ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА  
ШЕЛКОВОГО ПУТИ»**

**А. Абаева, А. Нуралим,**  
*студенты 3 курса Университета «Туран»*

Научный руководитель:

*кандидат экономических наук, профессор*

**Г. У. Хаджиева** (*Университет «Туран»,  
г. Алматы, Республика Казахстан*)

«Экономический пояс Шелкового пути» (далее – ЭПШП) – это та часть широкомасштабного и многоцелевого проекта Китая под названием «Один пояс – один путь», которая представляет для стран Евразийского экономического союза (далее ЕАЭС) наибольшую актуальность. Проект предполагает, прежде всего, укрепление стратегических, экономических и транспортно-логистических связей КНР со странами, расположенными вдоль Нового шелкового пути. Выбор темы не был случайным. Интерес к вопросам международной экономической интеграции сформировался у нас еще на 2 курсе в процессе участия в разработке кафедрального исследовательского проекта «Интеграционные эффекты сотрудничества в ЕАЭС». В дальнейшем нас заинтересовала научная проблема, связанная с интеграцией ЕАЭС и ЭПШП. Мы задались вопросом, насколько реализация масштабного транспортного проекта соответствует национальным интересам стран ЕАЭС и, прежде всего, Казахстана.

Понятно, что для стран ЕАЭС перспектива стать мостом между целыми регионами и последующего углубления торгово-экономических связей с Китаем является экономически привлекательной. Но фактическое участие стран ЕАЭС не должно ограничиваться лишь обслуживанием колоссальных грузопотоков, налаживанием на-

дежного транзита китайских товаров в Европу. Если участие евразийских стран сведется только к «чистому транзиту» и завоеванию для Китая новых рынков, это может послужить причиной возникновения противоречий интересов ЕАЭС и ЭПШП. Поэтому важно сделать ЭПШП инструментом укрепления и совершенствования ЕАЭС, не допустить их конкуренции.

Первостепенной задачей Казахстана при рассмотрении возможности участия в китайском проекте является максимально эффективное использование преимуществ китайской инициативы, с одной стороны, и минимизация рисков с другой. Так, в послании Президента Республики Казахстан народу Казахстана «Третья модернизация Казахстана: глобальная конкурентоспособность» Н. А. Назарбаев указал на необходимость обеспечения защиты и продвижения национальных экономических интересов в рамках международного сотрудничества ЭПШП. В частности, он подчеркнул важность перестройки и активизации работы экономической дипломатии [1].

ЭПШП – проект, остро обсуждаемый в настоящее время, требующий точного экономического анализа. Как и в любом другом интеграционном сотрудничестве, в ЭПШП есть как положительный эффект, так и риски.

Ключевыми направлениями взаимоотношений нашей республики и КНР являются вопросы безопасности, энергетических ресурсов и транзитных возможностей. Исходя из чего рациональным является повышение уровня интеграции нашей собственной транспортной системы в мировую транспортную сеть, что подразумевает создание транспортных коридоров и масштабных инфраструктурных проектов, которые могут принести большие экономические дивиденды.

По мнению академика НАН Республики Казахстан А. К. Кошанова, была бы односторонней трактовка экономических выгод сухопутного

Шелкового пути с позиции «чистого транзита». Освоение этого маршрута на базе государственно-частного партнерства (ГЧП) будет означать «оседание» в Казахстане капитала вместе с рабочей силой и организацию в стране современных предприятий. В связи с этим государствам Центральной Азии нужно строить свою политику таким образом, чтобы получить от такого сотрудничества весомые экономические дивиденды и в то же время сохранить национальный суверенитет. При открытии транспортных и энергетических коридоров на Едином шелковом пути Казахстан должен играть ключевую роль в инфраструктурном и производственном обустройстве на всем их протяжении [2, с. 11].

Как заявил посол КНР в Казахстане Чжан Ханьхуэй в ходе международной конференции «Один пояс – один путь: современная внешнеэкономическая политика КНР», Казахстан и Китай реализуют 52 проекта в сфере производственных мощностей на сумму 24 млрд долл. Помимо этого, было подписано соглашение по стыковке концепции «экономического пояса» Шелкового пути и новой экономической политики Казахстана «Нурлы жол». В этом направлении завершился первый этап строительства китайско-казахстанского терминала в порту Ляньюньган. Таким образом, Китай стал первой страной, предоставившей Казахстану выход к морю [3].

Особенностью данной инициативы является тот факт, что на сегодня это всего лишь проект, не имеющий четких реалий, документальной договорной и законодательной базы.

Тем не менее, в целях финансирования проекта в 2014 г. в Китае созданы два новых финансовых института: Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути. Основными источниками финансирования фонда являются Государственная администрация валютных поступлений Китая, Китайская инвестиционная корпорация, Экспортно-импортный банк Китая и Банк развития Китая. Начальный капитал фонда составил 10 млрд долл. [4].

О серьезных намерениях и степени вовлеченности Казахстана в данный проект говорит избирательная политика Китая в отношении инвестирования на постсоветском пространстве. Так, анализ базы данных прямых инвестиций Евразийского региона, проведенный экономистами Центра интеграционных исследований ЕАБР, свидетельствует о том, что 23,6 млрд долл. из 27 млрд долл., накопленных к 2015 г., китайских прямых инвестиций в наиболее крупные экономики СНГ приходится на Казахстан. На долю России на конец 2014 г. приходилось всего

3,4 млрд долл., что почти в 7 раз меньше, чем в Казахстане [5].

Можно также отметить высокую кредитную активность Китая в Евразийском регионе. В общей сложности к началу 2016 г. Китай предоставил в виде займов государствам Центральной Азии около 30 млрд долл. В основном эти средства пошли на реализацию интересующих КНР сырьевых проектов в Казахстане и Туркмении, а также инфраструктурных проектов в Киргизии и Таджикистане [6].

Однако, вкладывая прямые инвестиции и предоставляя льготные кредиты, Китай преследует свои прагматичные интересы. Осваивать средства будут китайские компании со своими технологиями, оборудованием и специалистами.

Поэтому страны, в том числе Казахстан, в целях уменьшения зависимости от мировой конъюнктуры цен на сырьевые ресурсы заинтересованы в диверсификации отраслевой сферы при реализации проектов на евразийском пространстве. В связи с этим центр инвестиционной и предпринимательской активности в рамках реализации ЭПШП должен быть перенесен с топливно-энергетического на транспортный, электроэнергетический и телекоммуникационный отраслевые приоритеты.

И одним из способов достижения этого является использование своего географического положения между Китайской Народной Республикой и Европой, создание при этом ключевых транспортных узлов, связывающих Восток и Запад. Так, 25 мая 2015 года были восстановлены пути из Китая в Европу (Казахстан – Россия – Беларусь – Лондон). Беларусь также имеет планы по доставке ускоренных перевозок из Средней Азии и обратно, планы распространяются на развитие контейнерного бизнеса в рамках проекта ЭПШП.

Следовательно, проект по возрождению Шелкового пути перспективен для стран ЕАЭС. У обеих концепций имеется перспектива взаимного дополнения, но при условии создания сбалансированной модели, в которой экономическая независимость стран-участниц не подвергалась бы сомнению.

ЕАЭС и Новый Шелковый путь могут положительно повлиять на активный фон друг друга. Их сопряжение будет возможным в случае разработки четкого проекта, где будут разобраны и учтены все позиции сторон. Страны – участники ЕАЭС имеют возможность больших инвестиций, а также возможность налаживания современной транспортно-логистической инфраструктуры.

### Литература

1. Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана. 31 января 2017 г. «Третья модернизация Казахстана: глобальная конкурентоспособность» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Президента Республики Казахстан. – Режим доступа: [http://www.akorda.kz/ru/addresses/addresses\\_of\\_president/poslanie-prezidenta-respubliki-kazahstan-nazarbaeva-narodu-kazahstana-31-yanvarya-2017-g](http://www.akorda.kz/ru/addresses/addresses_of_president/poslanie-prezidenta-respubliki-kazahstan-nazarbaeva-narodu-kazahstana-31-yanvarya-2017-g). – Дата доступа: 21.03.2017.
  2. Кошанов, А. «Единый пояс Шелкового пути» и перспективы формирования объединенного евразийского экономического сообщества / А. Кошанов // Общество и экономика. – 2016. – № 4. – С. 5–20.
  - 3, Деловой портал Kapital.kz [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://kapital.kz/economic/47156/rk-i-kitaj-realizuyut-sovmestnye-proekty-na-24-mlrd.html>. – Дата доступа: 24.03.2017.
  4. Экономический пояс Евразийской интеграции: доклад о путях реализации проекта сопряжения интеграции Евразийского экономического союза и Экономического пояса «Шелкового пути» / Т. М. Алиев [и др.]; под ред. П. Кадочникова, В. Саламатова, А. Спартака. – М. : ГТИ. – 2016. – 200 с.
  5. Китай предпочитает Казахстан [Электронный ресурс] // ВЕДОМОСТИ. – Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2016/01/15/624086-kitai-predpochitaet-kazahstan>. – Дата доступа: 25.03.2017.
  6. Мордвинова, А. Экономическая стратегия Китая в Центральной Азии: задачи, инструменты, результаты [Электронный ресурс] / А. Мордвинова // Информационно-аналитический центр. – Режим доступа: <http://ia-centr.ru/expert/22982/>. – Дата доступа: 02.04.2017.
-