

КАЗАХСТАН-КИТАЙ-ТРАНЗИТ

KAZAKHSTAN-CHINA-TRANSIT

В данной статье рассматриваются внешнеэкономическое сотрудничество Казахстана с Китаем в условиях современной мировой экономической и политической обстановки. Рассмотрены важнейшие совместные транспортно-логистические проекты между странами, изложены основные задачи, особенности и перспективы их реализации. Особое внимание уделяется вопросам реализации проекта по строительству автотрассы «Западный Китай – Западная Европа», а также созданию международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос», что имеет огромное значение для экономического развития стран.

Ключевые слова: Казахстан, Китай, Казахстанско-китайское экономическое отношение в области транспорта и коммуникаций, «Достык – Алашанькоу», «Хоргос», порт Ляньюньган, «Западный Китай – Западная Европа».

This article examines Kazakhstan's foreign economic cooperation with China in the current global economic and political environment. Considered the most important joint transport and logistics projects between countries, outlines the main tasks, features and prospects for their implementation. Particular attention is paid to the implementation of the project on the construction of the highway «Western China – Western Europe», as well as the creation of an international focal point for the cooperation «Khorogos», which is of great importance for the economic development of countries.

Keywords: Kazakhstan, China, Kazakhstan-China economic relations in the field of transport and communications, «Dostyk-Alashankou», «Khorogos», Lianyungang Port, «Western China-Western Europe».

ТОО «Корпорация Казахмыс», Астана, Казахстан.

В нашей стране транспорт является одной из базовых отраслей народного хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Экономические и географические особенности Казахстана делают его экономику одной из наиболее грузоемких в мире, обуславливая высокую зависимость от транспортной системы. Транспорт, с одной стороны, является частью инфраструктуры рынка, а с другой – он сам как субъект рынка продает свои услуги, перемещая товары и пассажиров. В Послании Главы государства Н. А. Назарбаева народу Казахстана «Стратегия „Казахстан-2050“» отмечается, что транспортная инфраструктура является одним из основных факторов обеспечения устойчивого экономического роста страны.

Территория Казахстана расположена на направлении сухопутного моста для грузовых потоков между основными макроэкономическими полюсами – странами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона, Америки и Евразии; сокращение времени доставки транзитных грузов.

Дипломатичное развитие экономики Казахстана, поддержка со стороны официального Китая имеющихся инициатив Казахстана (строительство нефте- и газопровода, Трансказахстанская железнодорожная магистраль (ТКЖМ), в области телекоммуникаций, открытие новых линий для пассажирских и грузовых перевозок) создают предпосылки для их успешной реализации. Технические условия автодорог и железной дороги Казахстана в целом соответствуют требованиям и позволяют доставлять грузы на рынки Центральной Азии, России, Западной и Восточной Европы, Закавказья, Ирана и Турции [1, с. 127].

Как глобальная торговая держава, Китай безусловно, заинтересован в продвижении своих товаров на внешние рынки. Страны Центральной Азии обладают большим транзитным потенциалом. Казахстан за счет своего географического расположения в центре Евразии может стать оптимальным наземным транспортным звеном в цепочке Европа – Россия – Китай.

На официальной встрече в Астане с Президентом Казахстана Н. А. Назарбаевым в 2013 году Председатель КНР Си Цзиньпин подчеркнул, что «казахстанская земля, через которую проходили маршруты древнего Шелкового пути, внесла существенный вклад в интеграцию восточной и западной цивилизаций, способствовала развитию связей с разными национальностями и культурами». Сегодня возникла «необходимость применять новые модели сотрудничества, общими усилиями формировать „экономическую полосу“ Великого шелкового пути, начиная с конкретных направлений». Обозначенные им направления сотрудничества – это постоянный обмен мнениями по различным вопросам стратегии экономического развития для выработки мер и программ по экономической интеграции; строительство единой транспортной инфраструктуры от Тихого океана до Балтийского моря; усиление торговых связей с ликвидацией барьеров и повышением скорости доставки; усиление национальных валютных потоков; усиление связей между народами [2].

В свою очередь Президент Казахстана Н. А. Назарбаев в том же году объявил о начале масштабной инфраструктурной программы «Нұрлы жол», призванной подтвердить отход от сырьевой ориентированности экономики. В ее основе – транспортно-инфраструктурное развитие Казахстана, улучшение транспортной связанности не только внутри страны, но и с внешними рынками. Китайский и казахстанский проекты по своим базовым целям не только не противоречат, но и совпадают друг с другом [3, с. 279].

Начало развития транспортно-логистического сотрудничества между Казахстаном и Китаем относится к середине 1990-х гг. когда отношения между двумя государствами находились лишь в стадии становления. Первое межправительственное соглашение об использовании морского порта Китая Ляньюньган для переработки и транспортировки казахстанских грузов – было подписано 11 сентября 1995 года. Соглашением предусматривалась возможность использования морского порта Ляньюньган для переработки и транспортировки казахстанских грузов, следующих транзитом в страны Юго-Восточной Азии, Северной и Южной Америки и в обратном направлении.

8 августа 2004 года была открыта первая транскитайская автомагистраль, которая берет начало в порту Ляньюньган на побережье Желтого моря и завершается на КПП «Хоргос» на казахстанско-китайской границе. Дорога протяженностью 4393 км строилась с 1990 г. Технические характеристики автобана позволяют двигаться по нему со средней скоростью 120 км/час. Эта автодорога сократила автомобильный путь от восточных до западных пределов страны с 15 суток до 50 часов, т. е. в 7,5 раз.

Еще раньше 12 сентября 1991 года на участке «Алашанькоу (КНР) – ст. Дружба (Казахстан)» была осуществлена стыковка китайской магистрали «Ляньюньган – Ланьчжоу – Урумчи» с железнодорожной на территории Казахстана.

В начале 2004 года между Министерством железных дорог КНР и НК «Казахстан темир жолы» (НК «КТЖ») начались переговоры о прокладке трансказахстанской железнодорожной магистрали (ТКЖМ). Компания разработает проект строительства полотна с использованием европейских стандартов железных дорог.

В июне 2005 года во время визита в Казахстан Ху Цзиньтао, между Министерством транспорта и коммуникаций РК и Министерством железных дорог КНР был подписан меморандум о сотрудничестве в рамках исследования возможности строительства трансказахстанской железнодорожной магистрали с шириной колеи 1435 мм. Магистраль соединит страны Юго-Восточной Азии с Европой по маршруту: Достык – Актогай – Жезказган – Бейнеу – порт Актау. Магистраль протяженностью 3083 км будет проходить через территории Казахстана и далее – через Туркмению, Иран и Турцию – в Европу.

Преимуществом этого проекта является то, что он дает возможность избежать двойной перевалки при доставке грузов из Китая в Европу и в обратном направлении. Кроме того, очевидный плюс для Казахстана – транзитные платежи в бюджет и перспектива развития инфраструктуры по всей трассе новой дороги [4, с. 280–285].

Казахстану с 1995 года предоставлен доступ к транспортной инфраструктуре Азиатско-Тихоокеанского региона через железнодорожные переходы «Достык – Алашанькой», «Хоргос – Алтынколь», и далее порт Ляньюньган. По этому маршруту, в основном, перевозятся контейнеры из Южной Кореи, Японии, Гонконга в страны Центральной Азии и обратно.

В конце 2009 года завершено строительство железной дороги Урумчи – Хоргос, а в июне 2010 года Китай согласился оплатить удлинение магистрали до казахстанского села Жетыйген. В 2011 году открыто 22 новых пассажирских и грузовых транспортных маршрута, соединивших Казахстан с КНР [5, с. 284].

Интересы Китая и Казахстана также сходятся на многосторонних транспортных проектах. Один из самых главных проектов в транспортно-логистической сфере – строительство автотрассы «Западный Китай – Западная Европа». История проекта начинается с 2005 года. 16 апреля 2009 года в г. Пекине Министерство транспорта и коммуникаций РК и Министерство коммуникаций КНР подписали меморандум о взаимопонимании создания автотранспортного коридора «Западный Китай – Западная Европа». 11 июня 2009 года в г. Алматы Европейской Комиссией и Министерством транспорта и коммуникаций РК был подписан меморандум о взаимопонимании в области развития транспортных сетей. Протяженность коридора «Санкт-Петербург – Москва – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Тараз – Алматы – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэньчжоу – Ляньюньган» составляет 8445 км, в том числе по территории Казахстана – 2787 км.

Коридор «Западный Китай – Западная Европа» пролегает по территории пяти областей Казахстана, где проживает 4,6 млн. человек, и треть населения Казахстана. При этом в Актобинской области

будет реконструировано 358 км, в Кызылординской – 817 км, в Южно-Казахстанской – 458 км, Жамбылской – 480 км, в Алматинской – 340 км.

Основными положительными показателями данного проекта по сравнению с существующими альтернативными коридорами (автодорожный «Транссиб», морской – через Суэцкий канал) является его протяженность и время нахождения в пути. Если при использовании морского коридора время нахождения в пути доходит до 45 суток, а по автодорожному «Трансибу» – до 14 суток, то по коридору «Западный Китай – Западная Европа» от порта Ляньюньган до границ с европейскими государствами время в пути составит порядка 10 суток. Во-вторых, проект обеспечит грузоперевозки по трем основным направлениям: «Китай – Казахстан», «Китай – Центральная Азия», «Китай – Казахстан – Россия – Западная Европа» [4, с. 198–204].

Перспективы грузоперевозок по автокоридору «Западный Китай – Западная Европа» [6]

Маршруты	Объем наземных грузоперевозок, 2006 г., млн. т.	2020 г.	
		Потенциальный объем наземных грузоперевозок, млн. т.	В том числе перевозки по автокоридору
РК – Китай	13,4	17	3,4–5,1
Китай – РК – ЦАР – Иран	44,1	64	12,8–25,6
РК – РФ	16,5	16	3,2–4,8
РФ – Китай	27,9	76	1,6–6,1

Магистраль «Западный Китай – Западная Европа» является одним из самых перспективных проектов на сегодняшний день.

15 мая 2017 года в Пекине в рамках форума «Один пояс – один путь» подписано трехстороннее соглашение между АО «НК „КТЖ“», портом Ляньюньган и COSCO Shipping о совместном развитии сухого порта KTZE-KHORGOS Gateway на СЭЗ «Хоргос Восточные ворота».

Портовый город Ляньюньган является «восточным фортом» нового азиатско-европейского трансконтинентального моста с современной промышленностью, внешней торговлей и туризмом.

Кроме того, в Ляньюньгане размещается один из крупнейших проектов Казахстана за рубежом, обозначенных в экономической политике «Нұрлы жол» – сухой порт.

Возможности использования железнодорожных путей сократили срок поставки товара. Сегодня из Ляньюньгана ежедневно отправляется два состава в центральную Азию – в Алматы и Ташкент.

Китай и Казахстан выстраивают отношения в русле взаимовыгодного сотрудничества. Казахстан стал для Китая крупнейшим торговым партнером в Центральной Азии. Две стороны открыли 5 пограничных пропускных пунктов, 5 трансграничных нефте-газопроводов, 2 трансграничные железнодорожные ветки, международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос». Ключевыми проектами, повышающими транзитно-транспортный потенциал двух стран, являются автомобильная магистраль «Западный Китай – Западная Европа» (ожидаемый объем грузопотока на казахстанском участке – до 30 млн. тонн в год), железнодорожная ветка «Жезказган – Бейнеу» (соединила Китай с каспийскими портами через Казахстан), казахстанский логистический терминал в китайском порту Ляньюньган (прямое сообщение через Россию и Центральную Азию). Терминал Ляньюньган позволил Казахстану получить морской выход на Азиатско-Тихоокеанский регион. Казахстанские железные дороги дают Китаю возможность влиться в евразийский трансконтинентальный коридор.

Литература

1. Казахстан и Китай: стратегическое партнерство в целях развития. Материалы международной конференции / под ред. М. Ашимбаева. Алматы, 2006.
2. Си Цзиньпин в Казахстане // Акорда. 2013. 7 сент.
3. Султаналиева А. Казахстан и его соседи: возможности и ограничения / Институт мировой экономики и политики (ИМЭП) при Фонде Первого Президента РК – Лидера Нации. Астана; Алматы, 2015.
4. Сыроежкин К.Л. Казахстан – Китай, от приграничной торговли к стратегическому партнерству: монография: в 3 кн. Кн. 2: В формате стратегического партнерства. Алматы, 2010.
5. Модернизация Китая и Казахстан: монография / К.А. Алдабек [и др.]; отв.ред. и сост. П.Е. Бектурганова. Алматы, 2014.
6. Ташимов Т. Свет в середине тоннеля // Эксперт Казахстан. 2008. 5 мая.