

Ш.М. Надыров  , Чжан Бинь* 

Казахский национальный университет им. аль-Фараби, Казахстан, г. Алматы
*e-mail: zb620422@gmail.com

ВОЗМОЖНОСТИ И РИСКИ ДЛЯ КАЗАХСТАНА НА ЭКОНОМИЧЕСКОМ ПОЯСЕ НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

В данной статье подчеркивается, что, помимо возможностей и выгод, которые несет Казахстану проект Экономического пояса Нового Шелкового пути, его развитие порождает ряд рисков, которые необходимо четко определить и выбрать наиболее подходящие инструменты для управления ими. Согласно серии национальных стратегических планов Казахстана, Экономический пояс Шелкового пути предлагает Казахстану возможность стать ключевым регионом, соединяющим торговлю между Европой и Азией, существуют хорошие перспективы для сотрудничества между Китаем и Казахстаном во многих областях, таких как инфраструктура, промышленность, сельское хозяйство, туризм, развитие энергетики и построение «зеленой» экономики.

В то же время в статье рассматриваются процессы функционирования территории Республики Казахстан в системе Нового Экономического пояса Шелкового пути (НЭПШП). В мировой и казахстанской научной литературе недостаточно освещены экономические последствия НЭПШП на территории Казахстана и стран Центральной Азии. Интерес авторов к этой теме продиктован всевозрастающей ролью НЭПШП, как беспрецедентного транспортно-логистического образования в Евразии. В статье применялись методы системного, сравнительно-географического, статистического картографического анализа и другие. Исследуются только ключевые критерии, каковыми являются динамика роста ВВП, и показатели инфляции в период с 2000 по 2020 годы в РК, КНР, США, РФ, а также показан торговый баланс между ними и выявлена величина прибыли от транзита через территорию РК, составляющая порядка 5 млрд американских долларов. Обоснована возможность превратить систему коммуникаций, осуществляющих транзит в отрасль специализации казахстанской экономики. Областью применения результатов исследования могут быть территории трассы НЭПШП, нуждающиеся в решении региональных и социальных проблем, совершенствовании транспортно-логистической системы, сближения внутреннего и внешнего рынков, встраивания Казахстана в мировые технологические цепи.

Ключевые слова: Казахстан, Новый экономический пояс Шелкового пути, инвестиции, возможности, риски.

S.M. Nadyrov, Zhang Bin*

Al-Farabi Kazakh National University, Kazakhstan, Almaty
*e-mail: zb620422@gmail.com

Opportunities and risks for Kazakhstan in the New Silk Road Economic Belt

This article emphasizes that in addition to the opportunities and benefits that the New Silk Road Economic Belt project brings to Kazakhstan, its development generates a number of risks that need to be clearly identified and the most appropriate tools to manage them selected. According to Kazakhstan's series of national strategic plans, the Silk Road Economic Belt offers Kazakhstan the opportunity to become a key region connecting global trade, and there are good prospects for cooperation between China and Kazakhstan in many areas, such as infrastructure, industry, agriculture, tourism, energy development and building a green economy.

At the same time, the article examines the processes of functioning of the territory of the Republic of Kazakhstan in the New Silk Road Economic Belt (NSREL) system. The economic consequences of NESP in the territory of Kazakhstan and Central Asian countries are insufficiently covered in the world and Kazakhstan's scientific literature. The authors' interest in this topic is dictated by the increasing role of NESP as an unprecedented transport and logistics formation in Eurasia. The methods of systemic, comparative-geographical, statistical cartographic analysis and others have been applied in the article. Only key criteria are studied, which are the dynamics of GDP growth and inflation rates in the period from 2000 to 2020 in the RK, PRC, USA and RF; trade balance between them is shown, and the value of profit from transit through the territory of the RK, which is about 5 billion U.S. dollars, is revealed. The area of application of the results of the study can be the territories of the NEPP route in need of solving

regional and social problems, improving the transport and logistics system, the convergence of domestic and foreign markets, the integration of Kazakhstan into the world technological chains.

Key words: Kazakhstan, New Silk Road Economic Belt, Investment, Opportunities, Risks.

Ш.М. Надыров, Чжан Бинь*

Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Қазақстан, Алматы қ.

*e-mail: zb620422@gmail.com

Жаңа Жібек Жолының экономикалық белдеуіндегі Қазақстанның мүмкіндіктері мен тәуекелдері

Бұл мақалада «Жаңа Жібек жолының экономикалық белдеуі» жобасының Қазақстанға әкелетін мүмкіндіктері мен пайдасынан басқа, оның дамуы оларды басқару үшін неғұрлым қолайлы құралдарды нақты анықтап, таңдау қажет бірқатар тәуекелдерді тудыратыны атап көрсетілген. Қазақстанның бірқатар ұлттық стратегиялық жоспарларына сәйкес, Жібек жолы экономикалық белдеуі Қазақстанға Еуропа мен Азия арасындағы сауданы байланыстыратын негізгі аймаққа айналу мүмкіндігін ұсынады, сондай-ақ Қытай мен Қазақстан арасында көптеген салаларда, мысалы, инфрақұрылым, өнеркәсіп, ауылшаруашылығы, туризм, энергетиканы дамыту және «жасыл» экономиканы құру ынтымақтастық үшін жақсы перспективалар бар.

Бұл ретте мақалада Жібек жолының жаңа экономикалық белдеуі (ЖЭЖБ) жүйесіндегі Қазақстан Республикасы аумағының қызмет ету процестері қарастырылады. Дүниежүзілік және қазақстандық ғылыми әдебиеттерде Қазақстан және Орталық Азия елдері аумағындағы NELSP экономикалық зардаптары жеткілікті түрде қамтылмаған. Авторлардың бұл тақырыпқа қызығушылығы Еуразиядағы теңдесі жоқ көлік-логистикалық құрылым ретіндегі NELSP рөлінің үнемі артып келе жатқандығымен байланысты. Мақалада жүйелік, салыстырмалы географиялық, статистикалық картографиялық талдау және т.б. әдістері қолданылды. Қазақстан Республикасында, Қытайда, АҚШ-та, Ресей Федерациясында 2000 жылдан 2020 жылға дейінгі кезеңдегі жалпы ішкі өнімнің өсу динамикасы мен инфляция қарқынының негізгі критерийлері ғана зерттеліп, олардың арасындағы сауда балансы көрсетілген және Қазақстан Республикасының аумағы арқылы транзиттен түскен АҚШ долларын құрайтын пайда сомасы, транзитті жүзеге асыратын байланыс жүйесін қазақстандық экономиканың мамандану саласына айналдыру мүмкіндігін негіздейді. Зерттеу нәтижелерін қолдану аймағы өңірлік және әлеуметтік мәселелерді шешуді, көлік-логистикалық жүйені жетілдіруді, ішкі және сыртқы нарықтарды жақындатуды, Қазақстанды әлемдік технологиялық тізбектерге енгізуді қажет ететін NESR маршрутының аумағы болуы мүмкін.

Түйін сөздер: Қазақстан, Жібек жолының жаңа экономикалық белдеуі, инвестициялар, мүмкіндіктер, тәуекелдер.

Введение

За годы независимости Казахстан достиг значительного экономического и социального развития. Казахстан является важнейшим торговым партнером Китая в Центральной Азии, на него приходится 70% всего китайского импорта и экспорта в Центральной Азии, 85% китайских инвестиций в Центральной Азии, а также новый канал для импорта энергоносителей в Китай. Автор считает, что инициатива президента Си Цзиньпина является как признанием сотрудничества между Китаем и Казахстаном за последние 20 лет, так и новым ожиданием будущего сотрудничества между двумя странами. Казахстан – сосед Китая и важный участник Экономического пояса Шелкового пути. В 2014 году тогдашний президент Н.Назарбаев предложил новую экономическую политику под названи-

ем «Нұрлы жол» – «Светлый путь» (Ju Baide, 2016: 8), которую продвигали высшие главы государств двух стран. Это завершило разработку стратегического сотрудничества между Казахстаном и Китаем на высшем уровне и открыло новую главу всестороннего сотрудничества между Казахстаном и Китаем (Li Ning and Li Huan, 2016: 63). В рамках инициативы Экономического пояса Шелкового пути у китайско-казахстанского сообщества появляется больше возможностей для сотрудничества. Согласно серии национальных стратегических планов Казахстана, Китая и Казахстана имеют хорошие перспективы для сотрудничества во многих областях, таких как строительство инфраструктуры, развитие энергетики, создание «зеленой» экономики и совершенствование научно-технических инноваций. Однако по мере того, как китайские компании приходят в Казахстан, они

также сталкиваются с проблемами, связанными с нормативно-правовой базой страны, предпочтениями по привлечению инвестиций и игрой крупных держав.

Материалы и методы

В сентябре 2013 года, выступая в Назарбаев Университете, президент Си Цзиньпин изложил видение Китая о привлечении всего мира к восстановлению исторического Шелкового пути. Этот план также известен как «Один пояс, один путь». В отличие от Старого Шелкового пути, Новый Экономический пояс Шелкового пути (НЭПШП) имеет более богатый подтекст и более мощные функции. Целью НЭПШП является достижение региональной экономической интеграции, где конкуренция и сотрудничество между различными участниками сосуществуют в течение длительного времени. Эффективный механизм сотрудничества должен включать пять модулей: инфраструктуру, институциональную среду, формы сотрудничества, симбиотическую синергию и проблемное управление. НЭПШП должен перейти от модели, управляемой правительством, к модели, в которой эти пять модулей работают как система и имеют четыре направления: первое – в Европу и Россию через Центральную Азию; второе – в Персидский залив и Средиземное море через Центральную Азию и Западную Азию; третье – из Китая в Юго-Восточную Азию, Южную Азию и Индийский океан; и четвертое – «Шелковый путь по льду».

Во-первых, строительство НЭПШП делает больший акцент на роли региональной экономики в отношениях Китай – Центральная Азия. Движимые объединенными экономическими и научно-интеллектуальными ресурсами, различные регионы Нового Шелкового пути будут преследовать фундаментальную цель интеграции региональных интересов посредством обмена, торговли, конкуренции и сотрудничества. Во-вторых, НЭПШП в своей пространственной схеме делает больший акцент на иерархии и международном разделении труда. Из-за существования различных местных основ и ограничений, НЭПШП можно разделить на три части: регион ядра, регион расширения и регион излучения; страны, регионы и города центрального узла, расположенные в регионе ядра, имеют различный статус в международной торгов-

ле, что закладывает основу для эффективного международного разделения труда. В-третьих, концепция НЭПШП возникла как четырехугольник конкуренции и сотрудничества между Китаем, Россией, США и Европой (Huai et al., 2015: 219).

Во-первых, Казахстан переживает трудные экономические времена. Инициатива «Нұрлы жол» была запущена в ноябре 2014 года, когда цена на нефть упала с более чем 110 долларов в июне до примерно 80 долларов за баррель, то есть снизилась более чем на 30 долларов за шесть месяцев. Экономика Казахстана основана на энергоносителях: на экспорт сырой нефти приходится 60% экспортных поступлений, и более 40% государственных доходов поступает от экспорта нефти. Продолжающееся падение мировых цен на нефть сильно ударило по экономике Казахстана: за первые восемь месяцев 2014 года объем внешней торговли сократился на 9,1%. Как видно, программа «Нұрлы жол» – это план Н.Назарбаева по стимулированию экономики путем усиления развития инфраструктуры как средства выхода из экономических трудностей.

Во-вторых, Казахстан сталкивается со сложной геополитической ситуацией. «Исходя из прошлого опыта, я считаю, что в ближайшие годы мир столкнется с рядом вызовов, а Казахстан является частью глобальной экономики, он находится в непосредственной близости к геополитическим горячим точкам и уже испытывает влияние глобальных экономических потрясений», – сказал Н.Назарбаев, объявляя о реализации программы «Светлый путь».

В-третьих, состояние инфраструктуры Казахстана оставляет желать лучшего. Большинство существующих дорог Казахстана были спроектированы и построены в 1960-х и 1980-х годах. В первые годы независимости строительство и содержание дорог прекратилось из-за экономического спада и финансовых трудностей, и только после 1999 года, по мере улучшения состояния экономики, дорожное строительство вступило в период возобновления развития. В этой речи Н.Назарбаев представил программу «Нұрлы жол», которая означает, что в последующие годы страна будет инвестировать большие средства в развитие инфраструктуры. План охватывал все аспекты экономического роста, такие как финансы, промышленность и социаль-

ное обеспечение, но особое внимание уделялось инвестициям в инфраструктуру и строительство. Большая часть финансирования поступит из Государственного фонда Казахстана в связи с сокращением доходов от экспорта сырья (Ju Baide, 2016: 8).

Семь элементов программы «Нурлы жол»:

1. Улучшение транспортной и дорожной инфраструктуры
2. ускорение развития промышленной инфраструктуры
3. Развитие энергетической инфраструктуры
4. модернизация инфраструктуры коммунальных служб и систем водоснабжения
5. Укрепление жилищной инфраструктуры
6. Усилить развитие инфраструктуры для социальных услуг
7. Дальнейшая поддержка развития малых и средних предприятий и бизнеса

Как видно из вышесказанного, программа «Нурлы жол» по своему содержанию очень похожа на китайскую программу «Пояс Шелкового пути», в основе которой лежит развитие инфраструктуры; и из действий «Нурлы жол» ясно, что «Нурлы жол» очень сосредоточена на этом проекте. Суть пояса Шелкового пути заключается в том, чтобы соединить Азию и Европу через многочисленные пути, координируемые правительствами стран, расположенных вдоль маршрута, в конечном итоге способствуя упорядоченному и свободному движению экономических факторов, эффективному распределению ресурсов и глубокой интеграции рынков, тем самым углубляя региональное сотрудничество и совместно создавая новую структуру для регионального экономического сотрудничества. Оба проекта направлены на развитие инфраструктуры, и поскольку Казахстан является важной страной на Шелковом пути, вполне естественно, что эти два проекта должны совпадать. Кроме того, Казахстан уже реализует ряд крупных строительных проектов, таких как строительство западной автомагистрали Европа-Китай, развитие порта Актау на побережье Каспийского моря и прокладка железных дорог в Китай, Иран и Персидский залив (Ju Baide, 2016: 8).

На современном этапе развитие двустороннего сотрудничества между Казахстаном и Ки-

таем происходит в рамках идей Китая по формированию Экономического пояса Шелкового пути и национальной программы Казахстана «Нурлы жол». Это основная цель недавнего соглашения между Казахстаном и Китаем. Во-первых, планы SREB и «Нурлы Жол» практически полностью совпадают в аспектах, связанных с транзитом китайских товаров через Казахстан и развитием транспортно-логистической инфраструктуры Казахстана. Во-вторых, Китай предлагает щедрые кредиты и готов финансировать не только проекты по программе SREB, но и проекты по схеме «Нурлы Жол». Более того, судя по документам, подписанным с Китаем, казахстанские лидеры редко говорят о сочетании других концепций, основной акцент делается на сочетании SREB и «Нурлы Жол» (K. Gasparyan, 2019: 1280).

Инициатором проекта по созданию международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай» является президент Казахстана Нурсултан Назарбаев. Во-первых, официальное название проекта было объявлено в Указе № 310 от 6 апреля 2007 года «Методы реализации стратегии будущего развития Казахстана до 2030 года» (Elbasy, 2012). Во-вторых, проект был упомянут в президентском указе о посвящении его гражданам Казахстана. В декабре 2007 года состоялись переговоры между министрами Казахстана и России. После этого. Проект «Западная Европа – Западный Китай», который проходит через обе страны, был включен в список железных дорог, находящихся в ведении Экономической и социальной комиссии для Азии. Зарегистрирована в списке железных дорог, находящихся в ведении Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана.

После этого проект «Западная Европа – Западный Китай» был включен в список железных дорог, находящихся в ведении Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана, и представлен в Организацию Объединенных Наций. В результате он остался на международном уровне. Кроме того, президент особо отметил историческую роль Казахстана. В ближайшем будущем транзитный коридор в Центральной Азии будет играть историческую роль.

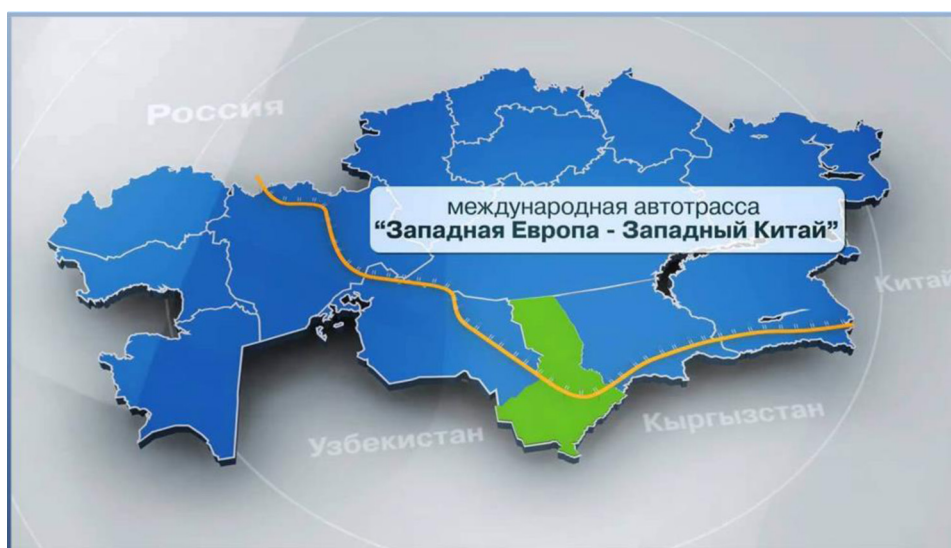


Рисунок 1 – Международный транзитный коридор «Западная Европа – Западный Китай»

Источник: <https://eadaily.com/ru/news/2021/12/20/evropa-zapadnyy-kitay-rossiya-i-kazahstan-dogovorilis-o-razvitii-marshruta>

«Западная Европа – Западный Китай» – это межконтинентальная магистраль, общая протяженность которой составляет 8 445 километров, и которая проходит через Санкт-Петербург-Москву-Нижний Новгород-Казань-Оренбург-Актюбин-Кызылорду-Шимкент-Тараз-Колтай-Алматы-Хоргос-Урумчи-Ланьжоу-Часум-Ляньюньган. Из них 2 233 км пути принадлежат Российской Федерации, 3 425 км – Китайской Народной Республике и, кроме того, 2 787 км проходят по землям Республики Казахстан (Рисунок 1). Сюда входят пять регионов Казахстана (Актюбинская, Кызылординская, Южно-Казахстанская, Жамбылская и Алматинская области) (Akhmadiyev Tokhtar, 2018: 43).

Международный транзитный проект «Западная Европа – Западный Китай» является не только примером качественного строительства и безопасных автомагистралей для всех стран, но и станет реальной причиной для расширения экспортных возможностей, став частью современной евразийской транспортной системы и развивая блокирующие пункты в Евразийском регионе. В связи с экономическим бумом Казахстана и Китая, необходимо улучшить экспорт сырья, строительство, сельское хозяйство, дорожную и транспортную инфраструктуру. Здесь Казахстан должен стать мощным мостом, соединяющим экономики Востока и Запада, подчеркивая возросший транзитный потенциал Казахстана.

Несколько категорий рисков, связанных с проектом Экономического пояса Шелкового пути, включают: экономико-стратегические риски, геополитические риски и риски столкновения цивилизаций. Это, во-первых, экономическая зависимость Республики Казахстан и проблема вовлечения Казахстана в игру великих держав; во-вторых, меры по защите окружающей среды, экологическое развитие, сокращение потенциала природных ресурсов и т.д.; и, наконец, непонимание и трения из-за различий в политических системах, религии, экономической, социальной и культурной жизни. На самом деле, Китай при реализации инициативы НЭШП придерживается пяти принципов: взаимное уважение суверенитета и территориальной целостности, ненападение, невмешательство во внутренние дела друг друга, равенство и взаимная выгода, а также мирное сосуществование.

На данном этапе экономическое и торговое сотрудничество между Китаем и Казахстаном приобрело значительные масштабы, с высоким общим объемом импортно-экспортной торговли и хорошей торговой ситуацией. По данным China Business Intelligence, Китай стал вторым по величине экспортным рынком, а также первым по величине источником импорта для Казахстана. В рамках постоянного продвижения плана сотрудничества между Китаем и Казахстаном по наращиванию потенциала в будущем

существует больше возможностей для инвестиционного сотрудничества между Китаем и Казахстаном. Экономическое и торговое сотрудничество между Китаем и Казахстаном неуклонно продвигается вперед, укрепляя положительную тенденцию в торговле. Китай и Казахстан актив-

но принимают меры по содействию упрощению двусторонней торговли, углублению сотрудничества в экономической и торговой областях между двумя странами и дальнейшему укреплению положительной торговой тенденции (Li Qiujuan, 2018: 2019) (Рисунок 2).

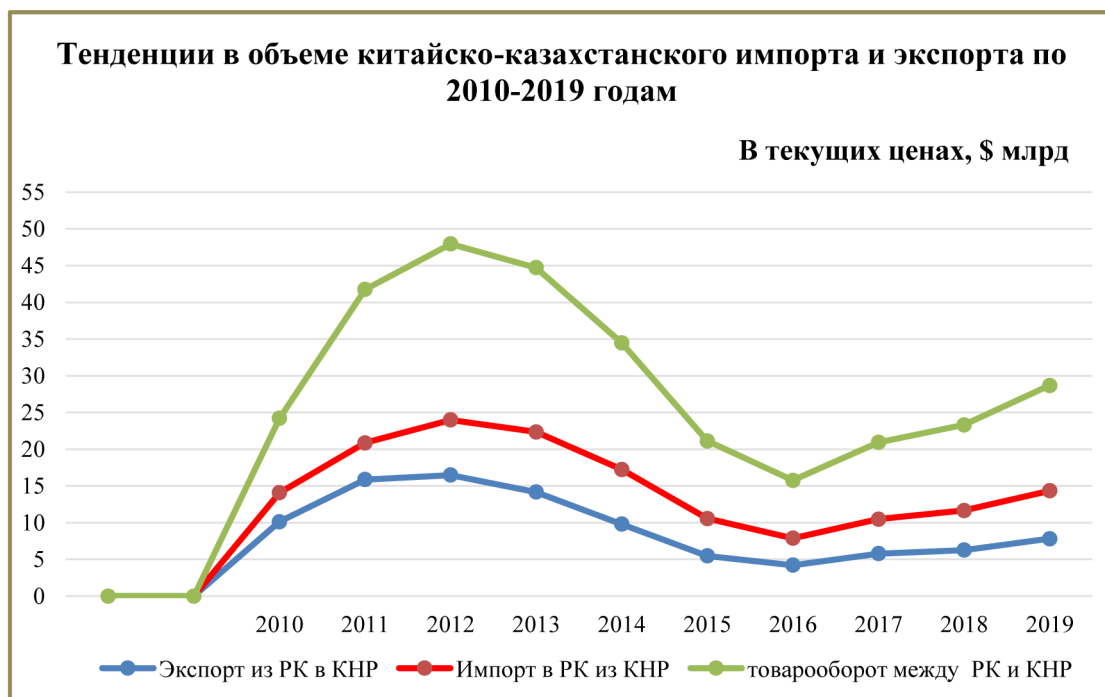


Рисунок 2 – Тенденции в объеме китайско-казахстанского импорта и экспорта по 2010-2019 годам.

Источник: Международный валютный фонд.

Однако, хотя масштабы экономического и торгового сотрудничества между Китаем и Казахстаном постепенно расширяются и углубляются, экономические и торговые споры между двумя сторонами усиливаются, а международные торговые риски возрастают.

Приток инвестиций из Китая в инфраструктурную сферу Казахстана может значительно улучшить экономическую ситуацию, создать дополнительные рабочие места, снизить инфляцию, повысить занятость, усилить интеграцию государств ЦА, но тогда сценарии развития будут протекать в интересах инвесторов. В этом случае экономика и менеджмент в Казахстане по своим качественным параметрам не должны уступать странам ЕС, России и Китаю, экономики государств должны быть встроены в мировые инновационные технологические цепи и определять их ключевые характеристики, иначе Ка-

захстан и страны ЦА превратятся в гигантскую транспортно-инженерную инфраструктуру по эксплуатации месторождений энерго – и минерально-сырьевых ресурсов для стран-лидеров мировой экономики. Вполне очевидно, что Китай не только не может быть интеграционным ядром для центрально-азиатских экономик, но и не планирует выступать в данной роли, тем не менее, идея ЭПШП на политическом уровне одобрена всеми государствами Центральной Азии, и все они выразили свое стремление активно участвовать в практической реализации этого проекта. Причины такого единодушия заключаются видимо, в новизне расставленных акцентов, во внешнеполитическом курсе руководителей «пятого поколения», а именно в абсолютном отсутствии политических требований к участникам проекта, создании «Фонда Шелкового пути» и Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ).



Рисунок 3 – Приток и объем прямых инвестиций Китая в Казахстан, 2010-2019 гг.

(Источник: <http://www.gov.cn/xinwen/2021-09/29/5639984/files/a3015be4dc1f45458513ab39691d37dd.pdf>)



Рисунок 4 – Иностранные инвестиции в Казахстан в 2019 г.

Источник: Комитет по статистике национальной экономики Казахстана <https://www.stat.gov.kz>.

В области инвестиционного сотрудничества Китай является одним из наиболее важных партнеров Казахстана. Валовый приток прямых иностранных инвестиций (ПИИ) из КНР вырос с 5 млн. долл. в 1993 году до 1,5 млрд. долл. в 2018 году, то есть, в 300 раз (UN 2019). В данной

области казахстанско-китайское сотрудничество значительно опережает средние показатели – в целом (годовой объем привлекаемых ПИИ в РК в указанный период вырос в 15 раз) (UN 2019). В то же время, опережающий рост валового притока ПИИ из КНР был во многом обусловлен

относительно низкими стартовыми значениями и не сформировал высокую долю Китая в накопленных ПИИ, которая составила 7% по состоянию на 2019 год с \$7,2 млрд. прямых китайских инвестиций в Казахстан (Рисунки 3 и 4).

Расчет коэффициентов парной корреляции между ВВП Казахстана и прямыми инвестициями Китая в экономику Казахстана равен 0,8372, что свидетельствует о прямой зависимости экономики Казахстана от китайских инвестиций. Данные для расчета коэффициентов парной корреляции были взяты с официального сайта Статистического комитета Республики Казахстан за

период 2013-2018 годы (Pachikulli and Li Danlin, 2018: 81) (Рисунок 5). Показаны различные степени риска в Казахстане, которые можно разделить на:

I степень – Потенциальные риски – 0-50%. Они характеризуются лишь как потенциальная опасность, которые могут перейти на вторую степень.

II степень – Непосредственные риски- 50-100%. Данные риски характеризуется высокой степенью вероятности, или уже имеют место, и тем самым тормозят развитие той или иной страны (Pachikulli and Li Danlin, 2018: 81).



Рисунок 5 – Операционный риск Казахстана

В среднем операционный риск Казахстана равен 59,1%, что говорит о средней степени риска. Главным риском сдерживающий потенциальных инвесторов в экономику Казахстана является «риск эффективности правительства», то есть данный риск представляет собой неэффективность некоторых правительственных стратегий и программ, законодательств, чрезмерная бюрократия, коррупция в некоторых отраслях и т. д.

Вторым риском для инвесторов в Казахстане является нормативно-правовая среда республики (составляющая 65%). По статистике ЕІУ в Казахстане существует проблемы в судебной системе, а именно коррупция и чрезмерная волокита.

С таким же показателем 65% для инвесторов оценивается политическая стабильность в Казахстане. Иностранные инвесторы опасаются, что в ближайшем будущем может смениться власть в стране и т.д.

Установлено, что казахстанский участок ЭПШП в сочетании с геополитическими факторами концентрирует одновременно высокую зависимость от Китая и комплекс преимуществ, опосредованных экономико-географическим положением Казахстана в реализации данного проекта. Это обуславливает разработку адресной стратегии развития казахстанского участка ЭПШП в экономических и экологических интересах Казахстана, на основе теории и практики экономико – географической науки, которая не

уступала бы по уровню разработки прикладных рекомендаций проекту нового экономического пояса Шелкового пути. Следует признать слабую научную базу, как теоретическую, так и особенно прикладную казахстанских разработок и их неконкурентоспособность в решении эколого-экономических проблем, касающихся казахстанского участка ЭПШП. Преимущество китайских исследований заключается в их прикладной направленности и в конкретизации поставленных целей. Решение даже самых простых экономических задач обеспечено механизмом, включающим три составные части: технологию, менеджмент, экономические законы, подкрепленные юридическими обоснованиями. Исходя из этого, следует резко повысить качество экономических стратегий и программ, акцентируя внимание на каждом километре казахстанского участка ЭПШП. Речь идет о том, чтобы обосновать трансформацию промышленной структуры городов и промышленных зон, расположенных вдоль трассы казахстанского участка ЭПШП в индикаторы формирования промышленных ядер страны инновационного свойства конкурентоспособных в системе мировой экономики. Ключевым результатом исследования выступает парадигма, рассматривающая ЭПШП, как систему, основанную на взаимодействии внутренних подсистем и находящаяся под влиянием внешних систем и сред. Из этого следует, что для встраивания Республики Казахстан не только в новые инновационные производства, но и в мировые инновационные и технологические цепи, казахстанской экономике необходимы качественный скачок в развитии производительных сил, на основе совершенствования форм и методов управления. Это означает трансформацию технологических укладов, в соответствии с мировыми трендами или даже немного опережая их, что выступает одним из важнейших гарантий экономической безопасности казахстанского государства.

Геополитика имеет три значения. Геополитические риски – это международные политические риски, возникающие из-за геополитических факторов. Геополитические риски – это международные и глобальные риски, выходящие за границы отдельных стран. Формирование геополитических рисков тесно связано с изменениями в структуре геополитических интересов (Zhang Xiaotong and Xu Zihao, 2020: 82).

В настоящее время более 50 стран, включая США, Японию, Россию, Европу и Китай, инве-

стировали в разработку нефтяных месторождений в Казахстане, а для защиты интересов иностранных и отечественных инвесторов были приняты нормативно-правовые акты. С 2015 года в Казахстане действуют упрощенные процедуры приобретения прав на разведку и конкурентные сделки по принципу «первым пришел – первым обслужен» (Dai Zhuomeng and Hao Yifan, 2016: 90). В этом контексте США, Япония, Европа, Россия и другие страны конкурируют за позиции и стратегическое взаимодействие между Китаем и Казахстаном, естественно, будет затронуто в этой борьбе. С другой точки зрения, китайско-казахстанская стратегическая стыковка затрагивает интересы многих стран, включая США, Японию, страны Европы и Россию. Поэтому в будущем процессе стратегического выравнивания мы должны рассматривать не только китайско-казахстанские отношения, но и анализировать проблемы, с которыми мы можем столкнуться в процессе выравнивания с международной точки зрения и с многосторонней перспективой.

Для Казахстана развитие отношений с США является одним из ключевых направлений его внешней стратегии. Казахстан – энергетически развитая страна с низким уровнем индустриализации и долгой историей внешнего вмешательства в ее экономическое развитие. Соединенные Штаты, как мировая экономическая держава, играют значительную роль в глобальном экономическом ландшафте. Поэтому вполне естественно, что страна хотела бы получить помощь от США, чтобы как можно скорее вывести свою экономику из кризиса и встать на путь развития. В то же время участие Казахстана в международных делах также требует поддержки со стороны Соединенных Штатов. Правительство прекрасно понимает, что без помощи США практически невозможно вступить в международные экономические организации, такие как ВТО, МВФ и Всемирный банк (Zhang Xiaotong and Xu Zihao, 2020: 83).

Создание имиджа политической державы в Центральной Азии является одним из ключевых направлений внешней стратегии Японии. Однако, поскольку влияние Китая в Центральной Азии продолжает расти, Япония считает, что Китай стал влиять на ее цель стать политической державой и союзником в Азии, и поэтому продолжает демонстрировать свое намерение сдерживать Китай в делах Центральной Азии и укреплять свои отношения со странами Центральной Азии, такими как Казахстан.

Внешняя политика Казахстана всегда основывалась на фундаментальной задаче использования внешних факторов для содействия стабильному развитию экономики страны. Для достижения стабильного и быстрого экономического развития необходимо создать диверсифицированную модель экономического развития и снизить экономическую уязвимость и высокую внешнюю зависимость. Помимо активного развития отношений с крупными державами, такими как США, Россия, Китай и страны Европы, Казахстан также продолжает поддерживать тесные связи с развитыми странами, такими как Япония и Южная Корея. Что касается Японии, то Казахстан считает, что в центре казахстанско-японских отношений находится экономическое сотрудничество, которое состоит из трех основных направлений, а именно: торговля, кредиты и экономическая помощь. Помимо финансовых преимуществ, Япония имеет высокий уровень развития науки и техники, особенно в области развития инфраструктуры и энергетики, например, транспорта и развития энергетики (Li Xie, 2020: 3).

2007 год стал новым этапом в отношениях между ЕС и Центральной Азией, когда был разработан первый стратегический документ «ЕС – Центральная Азия: новая стратегия партнерства», в котором было решено всесторонне углубить сотрудничество ЕС со странами Центральной Азии. Отношения ЕС со странами Центральной Азии в основном основаны на помощи, через программу ТАСИС (Техническая помощь и программы для новых независимых государств), Руководящую программу ЕС по демократии и правам человека и Программу продовольственной безопасности. В 2014 году ЕС подписал новое соглашение с Казахстаном о расширенном партнерстве.

Основные причины, по которым в дипломатической практике Казахстана основное внимание уделяется развитию отношений со странами Западной Европы и ЕС, включают: доступ к финансовой и технической помощи Западной Европы; изучение опыта европейской рыночной экономики; участие в крупнейших международных экономических и финансовых организациях при поддержке Европы; увеличение размера регионализированного рынка. Согласно планам правительства, Казахстан будет дальше укреплять и углублять свое экономическое и торговое сотрудничество с ЕС и стремится стать мостом между Европой и Азией. Через Казахстан евро-

пейские партнеры получают доступ к обширным рынкам Евразийского экономического союза.

Чтобы сохранить свое влияние в Евразийском регионе, Россия шаг за шагом продвигает создание таможенного союза и Евразийского экономического союза. Евразийский экономический союз был официально запущен 1 января 2015 года и в настоящее время включает в себя Россию, Беларусь, Казахстан, Армению и Кыргызстан. Президент России Владимир Путин заявил, что Евразийский экономический союз станет экономическим локомотивом для региона СНГ и новым мировым экономическим центром (Wang Yiwei, 2015: 74). Россия давно рассматривает Центральную Азию как важный стратегический якорь и традиционную сферу влияния. На многостороннем уровне Россия сформировала важные региональные организации, такие как Евразийское экономическое сообщество и Организация Договора о коллективной безопасности, а на двустороннем уровне она выборочно укрепляет свои отношения с влиятельными странами Центральной Азии. Будучи традиционным союзником России, Казахстан является ключевым звеном в стратегическом видении России по интеграции ее сил в Центральной Азии.

Казахстан рассматривает Россию как традиционного союзника, а высокопоставленный казахстанский дипломат Токаев заявил, что «добрососедские, дружественные и стабильные отношения с Россией имеют для Казахстана первостепенное значение». Астана придает безусловное значение развитию всесторонних отношений сотрудничества с Москвой. Руководство Казахстана сделало многое для укрепления этого сотрудничества и перевода его на долгосрочный и стабильный курс. Принципиально важно, что Москва также продемонстрировала, какое значение она придает укреплению отношений с Казахстаном. Россия хорошо понимает, что Казахстан является ее естественным союзником и партнером, и что активное сотрудничество невозможно без воли другой стороны. Но хотя Россия является хорошим другом, Казахстан проводит диверсифицированную внешнюю политику, активно развивая дружественные отношения с США, странами Европы, Китаем, Ираном, Турцией и другими странами (Sun Ming, 2016: 74).

Результаты и обсуждение

«Экологические риски проектов «Пояс и путь» делятся на две категории – прямые и кос-

венные риски. Прямое воздействие от строительства и эксплуатации автомобильных или железных дорог, как правило, локализовано и носит краткосрочный характер и включает загрязнение воздуха и воды, эрозию почвы, разрушение и фрагментацию среды обитания, столкновения транспортных средств с дикими животными, препятствия для миграции животных, незаконное браконьерство и незаконную заготовку древесины. Косвенные воздействия возникают в ответ на землепользование. Как только дорога или железная дорога начинает функционировать, изменения в транспортных расходах могут изменить рынки и население, что может разрушить границы поселений и привести к потере среды обитания, беспорядочной вырубке леса, незаконному обороту дикой природы и древесины, а также к другим экономическим и экологическим последствиям. То, как будут происходить эти динамичные изменения в землепользовании, в значительной степени зависит от более широкого контекста. Например, потери лесов в результате реализации инвестиционных проектов в области транспорта обычно ниже в тех районах, где ранее уже проводилось крупномасштабное освоение.

Меры по смягчению последствий могут снизить риски, затраты и задержки проекта; удовлетворить «гарантийные требования» инвесторов; и в целом вызвать большую поддержку среди заинтересованных сторон. Иерархия смягчения последствий – это набор мер по ограничению экологических рисков, который включает четыре категории: избежание риска, снижение риска, восстановление экосистемы и компенсация ущерба. Включение информированного, стратегического комплекса мер по снижению воздействия на окружающую среду на ранних стадиях планирования развития экономических коридоров «Пояса и пути» может, в случае их реализации, снизить экологические риски при сохранении экономических выгод проекта.

Создать комплексный координационный механизм для укрепления связи и взаимодействия на разных уровнях и по разным каналам, в том числе между правительственными ведомствами, между центральными и местными органами власти, а также между правительством, предприятиями и общественностью. Увеличить поддержку сотрудничества в области охраны окружающей среды через инновационные практики и улучшенные услуги, а также обеспечить финансирование для проведения мониторинга

и оценки. Тщательно содействовать реализации плана, контролировать и анализировать ход реализации ключевых мер и проектов, усиливать надзор и инспекцию, своевременно проводить среднесрочную оценку и давать рекомендации по корректировке и улучшению (Chen Demin and Zheng Zeyu, 2020: 83).

По историческим и практическим причинам страны «Одного пути, одного пояса» расположены в зоне, где встречаются многие цивилизации Востока и Запада, а конфликты и столкновения между христианством (католицизмом, православием), исламом и буддизмом, а также конфликты и столкновения между различными этническими группами и расами характеризуются внезапностью, разнообразием, сложностью и длительностью. Вспышка конкретного события может иметь сильный эффект перелива национального риска на соседние страны или даже на несколько стран.

Многообразие цивилизаций – это тенденция исторического прогресса человечества. С точки зрения трех исторических измерений – истории развития стран и народов, истории мирового развития и истории развития человечества – цивилизация страны и народа является коллективной памятью страны и народа; развитие мира является разнонаправленным, и мировая история не движется по одной линии; человеческие существа за долгую историю создали и развили разноцветные цивилизации, будь то китайская цивилизация или другие цивилизации, существующие в мире, все они являются. Как китайская цивилизация, так и другие цивилизации мира являются плодами человеческой цивилизации и заслуживают уважения и бережного отношения. Многообразие цивилизаций исторически неизбежно и объективно существует на протяжении всей истории мира и развития человечества. В логической цепи развития человеческой цивилизации разнообразие цивилизаций в конечном итоге определяет разнообразие политических цивилизаций. Чтобы признать разнообразие цивилизаций, мы должны признать разнообразие путей и моделей человеческого развития и отказаться от логики, согласно которой социальные системы и модели развития являются конвергентными и однородными, обеспечивая тем самым историческую и практическую основу для того, чтобы страны с различными цивилизациями и системами жили вместе в гармонии. Один пояс и один путь» – это мост для взаимобмена мировых цивилизаций.

«Дух Шелкового пути характеризуется миром и сотрудничеством, открытостью и терпимостью, взаимным обучением и признанием, взаимной выгодой и беспроигрышной ситуацией. Концепция «Пояса и пути» охватывает десятки стран и миллиарды людей, которые на протяжении истории создавали цивилизации разных форм и стилей. Мы должны полностью изучить глубокие исторические и культурные ресурсы стран, расположенных вдоль маршрута, активно играть роль в культурных обменах и сотрудничестве и способствовать общему развитию различных цивилизаций.

Китай всегда выступал за ценное, толерантное и взаимовыгодное отношение к различным цивилизациям в мире, а также за обмены и диалог между цивилизациями. Генеральный секретарь Си Цзиньпин отметил, что цивилизации разноцветны, равны и терпимы; пока дух терпимости поддерживается и различные цивилизации уважают друг друга, не будет «столкновения цивилизаций» и может быть достигнута гармония между цивилизациями. Обмен цивилизациями, взаимное признание и дополнение сильных сторон друг друга не только способствуют инновационному развитию соответствующих цивилизаций, но и позволяют людям всех стран наслаждаться более обогащенной духовной жизнью и создавать более избирательное будущее, что является мостом для укрепления дружбы между народами, связующим звеном для содействия прогрессу человеческого общества и важной движущей силой для поддержания мира во всем мире. Китай выступает за формирование чувства общности человеческой судьбы, замену «цивилизационной конфронтации» и «столкновения цивилизаций» обменом и взаимной оценкой цивилизаций, и, в частности, за уважение права стран на выбор собственных социальных систем и путей развития. Мы должны уважать право каждой страны выбирать свою собственную социальную систему и путь развития, и посредством обмена и взаимодействия цивилизаций превратить разнообразие мира и различия между странами в жизненную силу и стимул для общего развития, чтобы достичь прочного мира и процветания во всем мире (Lin Jian and Liu Yibo, 2017: 25).

Заключение и выводы

Мировая экономика – это глобальное явление, и важно понимание того, как проблемы мо-

гут быть решены совместными усилиями всех стран мира. Каждая страна обеспечивает влияние в мире в соответствии со своими целями и возможностями. Понимание судьбы человечества порождает мирное урегулирование отношений в мире. Восьмилетняя история «Нового экономического пояса Шелкового пути» показала, что мировое сообщество начинает понимать, что влияние войны, насилия и нападения на другие более слабые государства опасно для мировой общности. Поэтому процедура глобального регулятора – это особая политика.

Роль Казахстанского участка «Нового экономического пояса Шелкового пути» можно сравнить с ролью Суэцкого или Панамского каналов в мировой экономике. Современный мир ищет глобальные проблемы, интеграцию и институциональные решения глобальных проблем. В целом, проекты «Новый экономический пояс Шелкового пути», «Западная Европа – Западный Китай» не только повысят политическую стабильность и экономический рост в Казахстане, но благодаря этому также усилится роль Китая, России и стран Евросоюза в международном сообществе.

Во-первых, проект должен быть стратегически продуман, в рамках проекта должна быть установлена стратегическая коммуникация и разработана стратегическая оценка. Важно разработать стратегию с четкими стратегическими целями и ясной дорожной картой, а также поддерживать тесную связь со странами-участницами, чтобы заручиться их признанием и поддержкой. Укрепление основ внутреннего развития, содействие внутреннему процветанию, укрепление социальной стабильности и поддержание национального единства создают прочную основу для продвижения проекта.

Во-вторых, необходимо решить политические аспекты взаимодействия участников и создать эффективный механизм коллективной безопасности.

В-третьих, необходимо учитывать различия между цивилизациями. Это требует от Китая проявления большей терпимости и понимания, что, в свою очередь, связано с развитием образования. Экономическая глобализация усилила взаимозависимость стран. Она не должна заменять существующие механизмы и инициативы регионального сотрудничества, а скорее способствовать взаимосвязи стратегий развития и формированию новых сил, при этом страны-участницы должны опираться на свои существующие сильные стороны.

Литература

- Ван Иминь «Риски «Одного пояса, одного пути»», Китайские инвестиции. – 2015. – № 2. – С. 51-54+8. doi: CNKI:SUN:ZGTZ.0.2015-02-019.
- Гаспарян К. Участие Казахстана в инициативе Китая «Один пояс – Один путь» // Постсоветские исследования. – 2019. – Vol. 2. No. 5. doi: 10.24411/2618-7426-2019-00046. стр. 1280-1282.
- Дай Жуо Мэн, Хао Ифань. Обзор разведки, разработки и инвестиций в минеральные ресурсы в Казахстане в 2000-2014 гг // Журнал российских исследований. – 2016. – vol. 6, no 3. – С. 90-96. doi:CNKI:SUN:ELSX.0.2016-02-015.
- Джубайд. Исследование казахстанской программы «Светлый путь» и стыковки Экономического пояса Шелкового пути // Сибирские исследования. – 2016. vol. 43. – no 6, doi: CNKI:SUN:XBLJ.0.2016-06-002. стр. 8-15.
- Ли Нин, Ли Хуан. Анализ преимуществ и недостатков Казахстана в строительстве Экономического пояса Шелкового пути // Journal of Yili Normal University (SocialScienceEdition). – 2016. Vol. 35. – NO. 1. doi: CNKI:SUN:YJSF.0.2016-01-013. стр. 63-65.
- Ли Се. Анализ экономической и торговой стратегии Японии в отношении Центральной Азии // Times Finance. – 2020. – 00(27). – С. 3-4. doi: CNKI:SUN:YNJR.0.2020-27-002.
- Ли Цюцзюань. Новые возможности и вызовы для китайско-казахстанского экономического и торгового сотрудничества // Международный бизнес-форум. – 2018. doi:10.3969/j.is s n.1003- 5559. – 2018. – 09.007. – С. 219-228.
- Линь Цзянь, Лю Ибо. Риски управления и ответные меры в странах «Пояса и пути» // National Governance Weekly. – 2017. – 00(09). – С. 25-37. doi: 10.16619/j.cnki.cn10-1264/d.2017.09.002.
- Паккули, Ли Дэнлин». Риски и решения китайских инвестиций в Казахстан в рамках инициативы «Один пояс – один путь» // Евразийская экономика. – 2018. – 02. – С. 81-98+126+128. doi: CNKI:SUN:DOZY.0.2018-02-008.
- Первый Президент Республики Казахстан – Елбасы. Международный транзитный коридор Западная Европа – Западный Китай. – Нур-Султан, 2012. (<https://www.europe-china.kz/info/69>).
- Сунь Мин. Влияние стратегии великой державы на инвестиционное сотрудничество между Китаем и Казахстаном // Евразийская экономика. – 2016. – 00(02). – С. 74-86+126+128. doi: CNKI:SUN:DOZY.0.2016-02-009.
- Хуай Цзяньцзюнь, Ван Чжэнбин, Чжао Инькэ. 2015 Обзор исследований по новому экономическому поясу Шелкового пути // Academia. – 2015. – 1. doi: CNKI:SUN:SSJI.0.2015-01-024. С. 219-228.
- Чжан Сяотун, Сюй Цзыхао. «Геополитические риски и реакция на зарубежные крупные проекты в рамках инициативы «Пояс и путь» // Международные перспективы. – 2020. – vol. 12. – no. 3, DOI: 10.13851/j.cnki.gjzw.202003005. С. 82-84.
- Чэнь Дэмин, Чжэн Цзюй. Правовое регулирование экологических рисков китайских предприятий, инвестирующих в страны вдоль «Пояса и пути» // Синьцзянские социальные науки. – 2020. – 00(02). – С. 83-90+147-148. doi: CNKI:SUN:XJSH.0.2020-02-011.
- Экономическая комиссия для Европы логистика и конкурентоспособность транспорта в Казахстане ООН Женева. Издание Организации Объединенных Наций, выпущенное Экономической комиссией. Commission for Europe. – 2019 ECE/TRANS/286, ISBN: 978-92-1-117205-8, eISBN: 978-92-1-004218-5.
- Akhmadiyev Tokhtar. Opportunities and Challenges Of the «One Belt – One Road» initiative to China and Kazakhstan. Shanghai: Shanghai International Studies University. – 2018. – С. 43-46.

References

- Akhmadiyev Tokhtar (2018). Opportunities and Challenges Of the “One Belt – One Road” initiative to China and Kazakhstan. Shanghai: Shanghai International Studies University. pp. 43-46.
- Chen Deming, Zheng Jieyu (2020). Legal regulation of environmental risks of Chinese enterprises investing in countries along the Belt and Road. Xinjiang Social Sciences, 00(02): pp. 83-90+147-148. doi:CNKI:SUN:XJSH.0.2020-02-011.
- Dai Ruo Meng, Hao Yifan (2016). Review of mineral exploration, development and investment in Kazakhstan in 2000-2014. Journal of Russian Studies vol. 6, no 3, pp. 90-96. doi: CNKI:SUN:ELSX.0.2016-02-015.
- Economic Commission for Europe logistics and transport competitiveness in Kazakhstan un geneva. (2019) United Nations publication issued by the Economic. Commission for Europe. ECE/TRANS/286, ISBN: 978-92-1-117205-8, eISBN: 978-92-1-004218-5.
- Huai Jianjun, Wang Zhengbing, Zhao Yinke (2015). Research review on the new Silk Road economic belt. Academia 2015. 1. doi: CNKI:SUN:SSJI.0.2015-01-024. pp. 219-228.
- Jubaid (2016) Exploring Kazakhstan’s Shining Path Program and Silk Road Economic Belt Docking. Siberian Studies. vol. 43, no 6, doi: CNKI:SUN:XBLJ.0.2016-06-002. pp. 8-15.
- Li Jajuan (2018). New Opportunities and Challenges for China-Kazakhstan Economic and Trade Cooperation. International Business Forum. doi: 10.3969/j.is s n.1003- 5559.2018.09.007. pp. 219-228.
- Li Ning, Li Huang (2016). Analysis of advantages and disadvantages of Kazakhstan in building the Silk Road Economic Belt. Journal of Yili Normal University (Social Science Edition) V01. 35. NO. 1, doi: CNKI:SUN:YJSF.0.2016-01-01-013. pp. 63-65.
- Li Xie (2020) An analysis of Japan’s economic and trade strategy toward Central Asia. Times Finance, 00(27): pp. 3-4. doi:CNKI:SUN:YNJR.0.2020-27-002.
- Lin Jian, Liu Yibo (2017) Governance risks and responses in Belt and Road countries. National Governance Weekly, 00(09): pp. 25-37. DOI:10.16619/j.cnki.cn10-1264/d.2017.09.002.

Pacculi, Lee Danlin (2018) Risks and Solutions of Chinese Investment in Kazakhstan under the One Belt, One Road Initiative. *Eurasian Economy* 02 (2018): pp. 81-98+126+128. doi: CNKI:SUN:DOZY.0.2018-02-008.

Sun Ming (2016) The impact of great power strategy on investment cooperation between China and Kazakhstan. *Eurasian Economy*. 00(02). pp. 74-86+126+128. doi: CNKI:SUN:DOZY.0.2016-02-009.

The First President of the Republic of Kazakhstan – Yelbasy (2012) *Western Europe-Western China International Transit Corridor*. Nur-Sultan: (<https://www.europe-china.kz/info/69>).

Wang Yiming (2015) “Risks of ‘One Belt, One Road’,” *China Investment*, no. 2, 2015. pp. 51-54+8. doi: CNKI:SUN:ZGTZ.0.2015-02-019.

Zhang Xiaotong, Xu Zihao (2020) “Geopolitical risks and responses to foreign major projects in the Belt and Road Initiative. *International Perspectives*, vol. 12, no. 3, DOI:10.13851/j.cnki.gjzw.202003005. pp. 82-84.

Gasparyan K. (2019) Kazakhstan’s Participation in China’s One Belt, One Road Initiative. *Post-Soviet Studies*. Vol. 2. No. 5 (2019). doi: 10.24411/2618-7426-2019-00046. pp. 1280-1282.