

Баяндинова С.М., Тычков Н.В.,
Бабазова Ф.И., Сапиева А.Ж.,
Комекова А.Ж.

**Иновационные проекты
международной транспортной
магистралы вдоль Великого
Шелкового пути**

В статье проведен анализ проектов развития инфраструктуры вдоль Великого Шелкового пути. Проекты Шелкового пути играют важную роль в закладке фундамента для регионального сотрудничества, благодаря созданию политической гибкости, улучшению экономического роста, предлагая торговые диверсификации, инвестициям в логистике, в горнодобывающей промышленности и энергетике. Это отличная возможность для стран Центральной Азии стать важными игроками в мировой экономике, так как для многих стран Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, международная торговля является единственным вариантом для поддержания экономического роста и развития.

Ключевые слова: Великий Шелковый путь, проекты Великого Шелкового пути, транспортные коридоры, логистическая инфраструктура, туризм.

Bajandinova S.M., Tychkov N.V.,
Babazova F.I., Sapieva A.Zh.,
Komekova A.Zh.

**Innovative projects of
international transport route
along the Great Silk Road**

In the article authors analyzed the development of infrastructure projects along the Great Silk Road. Projects of Great Silk Road play an important role in laying the foundation for regional cooperation through the creation of political flexibility, improving economic growth, offering trade diversification, investing in logistics, mining and energy. This is a great opportunity for Central Asian countries to become important players in the global economy, because of the fact that many countries in Central Asia have no access to the sea, international trade is the only option in order to maintain economic growth and development.

Key words: Great Silk Road, Great Silk Road projects, transport corridors, logistics infrastructure, tourism.

Баяндинова С.М., Тычков Н.В.,
Бабазова Ф.И., Сапиева А.Ж.,
Комекова А.Ж.

**Ұлы Жібек жолы халықаралық
транспорттық магистралы
бойындағы инновациялық
жобалар**

Бұл мақалада Ұлы Жібек жолы бойындағы инфрақұрылымды дамыту жобалары талқыланады. Ұлы Жібек жолы бойындағы жобалар сауда-саттық қатынастарды әртараптандыруда, логистикаға инвестициялық салымдарда, кен және энергетикалық ұсына отырып, экономикалық өсуді жақсарту, саяси икемділік құру арқылы аймақтық ынтымақтастық қатынастардың негізін қалауда маңызды рөл атқарды. Бұл жоба Орталық Азия елдері үшін әлемдік экономикадағы маңызды ойыншылар ретінде орын алуына, сондай-ақ осы Орталық Азия елдерінің бірқатарының теңізге шыға алмайтынын ескеріп өтетін болсақ, бұл жоба мемлекеттердің экономикадағы халықаралық сауда қатынастарының өсуі мен дамуына үлкен мүмкіндік болып табылады.

Түйін сөздер: Ұлы Жібек жолы, Ұлы Жібек жолы бойының жобалары, көлік дәліздері, логистикалық инфрақұрылым, туризм.

ИННОВАЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ МАГИСТРАЛИ ВДОЛЬ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Введение

Ибн Баттута, ал-Макдиси, Сюань Цзянь, Гильом Рубрук, Плано Карпини, Марко Поло – средневековые путешественники, исследователи, ученые разных областей, разных национальностей и с разными жизненными взглядами, но есть то, что их объединяло – это дневники, путевые заметки, первые карты, в целом, труды посвященные Великому шелковому пути.

Великий Шелковый путь – это уникальный исторический памятник человеческой цивилизации, который на протяжении многих веков играл первостепенную роль в развитии экономики и культуры стран и народов, входивших в зону его мощного притяжения как торговый караванный путь. Единая трансконтинентальная трасса, начиная со II века до н. э., стала своеобразным мостом между Европой и Азией, соединив Запад с Востоком. Здесь встретились две различные цивилизации, с совершенно особыми культурными традициями, религиозными убеждениями, научными и техническими достижениями.

Сегодня Великий Шелковый путь – это международный бренд, представляющий огромный интерес для мирового сообщества. Некогда торговый караванный путь, соединяющий Европу и Азию, Китай и страны востока со странами запада, оставил богатейшие памятники истории и культуры, имеющие важную международную значимость. Следствием этого, является глубокая интеграция и международное сотрудничество стран, расположенных вдоль исторической транспортной магистрали [1].

В настоящее время существует огромное количество программ и проектов развития целого комплекса инфраструктуры вдоль Великого Шелкового пути. Анализ состояния транспортных и транзитных сетей, существующих в регионе, показывает, что не используется весь их потенциал, так как ограничиваются некоторыми внутренними и внешними факторами. К ним мы можем отнести такие факторы как применение политических соображений в экономической логике в области транспорта и транзита товаров и энергии, введение строгих национальных требований для перевозки товаров, что является причиной замедления грузопотока, от-

сутствие необходимых финансовых ресурсов для реализации крупных проектов, а также, отсутствие безопасности в некоторых районах. Можно сделать вывод, что подобное неизменное состояние является причиной замедления роста и процветания экономики региона. В связи с этим, страны должны постоянно думать о диверсификации маршрутов перевозки товаров и энергии. Одним из решений данной проблемы является строительство железнодорожной и автомобильной магистралей, они будут играть существенную роль в улучшении экономического состояния и социального развития народов стран.

Многие транспортные магистрали, создающиеся для того, чтобы соединить Европу и Азию через Центральную Азию, в настоящее время находятся на стадии строительства. До сих пор инициативы ЕС, имеющие отношение к активизации торгово-экономического, политиче-

ского и культурно-гуманитарного сотрудничества между странами Шелкового пути, оказались малосостоятельными. Некоторые проекты для Центральной Азии так и не реализовались из-за внутренней экономической борьбы в Европе, другие оказались неэффективными в силу излишних бюрократических процедур и сложностей согласования и финансирования [2].

Исходные данные и методы исследования

В качестве исходных данных были использованы тексты (статьи, доклады, комментарии и т.п.) из журналов и официальных интернет источников, были изучены документы. Во время исследования были использованы методы обобщения, анализа и сравнения существующих проектов Великого Шелкового пути. Названия данных проектов с ключевыми характеристиками представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Проекты, связанные с Великим Шелковым путем (составлена авторами)

№	Название	Год создания	Страны-участники	Направления деятельности
1	TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia) [3, 4]	1993	Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизия, Молдавия, Румыния, Таджикистан, Туркмения, Турция, Узбекистан, Украина	Развитие торговых, транспортных и коммуникационных связей между Европой, регионом Черного моря, Кавказом, регионом Каспийского моря и Азией
2	«Новый Шелковый путь», США [5]	2011	Афганистан, Туркменистан, Узбекистан	Улучшение стабильности через оказание содействия в укреплении регионального сотрудничества в области торговли, энергетики и транспорта
3	«Шелковый путь», Турция [6]	2008	Азербайджан, Грузия, Индия, Ирак, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Пакистан, Россия, Сирия, Таджикистан, Узбекистан, Афганистан, Китай и Южная Корея	Обеспечение упрощения и унификации таможенных формальностей и реконструкцию исторического Шелкового пути в качестве связующего звена между рынками Европы и Азии
4	Экономический пояс «Шелковый путь», Китай [7]	2013	Китай, Россия, страны Центральной Азии, страны Европы, страны Персидского залива и страны Юго-Восточной Азии	Формирование единого евроазиатского торгово-экономического пространства и трансконтинентального транспортного коридора
5	«Новый шелковый путь», Казахстан [8]	Ноябрь, 2014	Страны Центральной Азии, Россия, Китай, Турция, Иран	Формирование развитой национальной транспортно-логистической инфраструктуры и ее интеграции в международную транспортную систему для привлечения транзитных грузопотоков через территорию Казахстана

Результаты и обсуждение

Одним из самых важных транспортных проектов, которые связаны с Великим Шелковым путем, является проект – «ТРАСЕКА» (TRACECA – Transport Corridor Europe Caucasus Asia), разработанный Европейской комиссией еще в 1991 году. А в 1993 году на конференции в Брюсселе Евросоюз предложил реализовать программу технического содействия «Транспортный коридор Европа–Кавказ–Азия». Проект рассматривался в качестве основного и дополнительного торгового коридора древнего Шелкового пути. Среди главных задач проекта являются создание современной инфраструктуры, взаимодействие с системой Трансъвропейских сетей, обеспечение морской и авиационной безопасности, а также транспортировки энергоносителей и др. [3].

Первоначально, Европейская комиссия финансировала проект «ТРАСЕКА», ежегодные выплаты которого составляли 9–11 млн евро. Но с 2009 года проект перешел на финансирование государствами-членами «ТРАСЕКА» из общего фонда. При этом годовой торговый оборот между Азией и Европой превышает 2 трлн. долл., а доля транспортных расходов составляет 200 млрд USD. Однако сейчас говорить о значительном грузообороте по этому маршруту не приходится. Так, в 2006 году объем торговли между странами ТРАСЕКА составил 27 млрд USD, тогда как между государствами Евросоюза – около 200 млрд USD. Если в первые годы ежегодный грузооборот в рамках ТРАСЕКА находился в рамках 3 млн т, то в 1998 году он превысил 9 млн т. Рост продолжился – и в 2007 году были зафиксированы цифры в 54 млн т, то есть за пятнадцать лет объем грузоперевозок увеличился в 18 раз.

В июне 2011 года Госсекретарь Хиллари Клинтон объявила о запуске так называемой инициативы «Новый Шелковый путь». Проект направлен на улучшение стабильности через оказание содействия в укреплении регионального сотрудничества в области торговли, энергетики и транспорта. Американская инициатива была позитивно воспринята официальными властями Центральной Азии. Инициатива «Новый Шелковый путь» была сосредоточена на Афганистане как главном центре экономической интеграции и логистики для соседних с Афганистаном республик. На Токийском симпозиуме по Шелковому пути в 2012 году заместитель помощника Госсекретаря Джеффри Пятт заявил, что «Новый Шелковый путь» строится. Объекты малого бизнеса и правительства в Афганистане

обеспечиваются электроэнергией из Узбекистана и Туркменистана. Строится железнодорожное сообщение между Казахстаном, Туркменистаном и Афганистаном. Завершена новая железнодорожная линия от границы Узбекистана в Мазари-Шариф. В целом, правительство США выделило около 40 инфраструктурных проектов [5].

31 января 2015 года в Стамбуле состоялось 11 заседание ежегодной межправительственной комиссии. Участники встречи обсудили вопросы увеличения объема грузоперевозок в рамках международного транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия. Согласно словам Э Бирюкова, который является генеральным секретарем ПС МПК ТРАСЕКА, каждый год прибавляется грузопоток в коридоре до 7–10 %. В основном это энергетические грузы, из 70 млн т до 70 % – это нефть и нефтепродукты. Среди стран ТРАСЕКА, Казахстан – крупнейшее по площади государство. Расположенный на перекрестке семи дорог Казахстан придает большое значение вопросу развития транспортной инфраструктуры. Наше государство инвестировало 20 млрд USD в эту отрасль. И благодаря этому с 2009 года поток грузоперевозок между Европой и Азией увеличился на 70 %. Национальный секретарь постоянного секретариата Межправительственной комиссии ТРАСЕКА, Марат Садуов, отметил, что в соответствии с посланием главы государства «Нұрлы жол – путь в будущее» они проводят реконструкцию транспортной системы, что позволит сократить путь из Китая в Европу, используя Транскаспийский путь. На данный момент, Казахстан отремонтировал и восстановил 19 000 км автомобильных дорог, а также было построено 1700 км железной дороги.

Следующий проект инициирован Министерством таможен и торговли Турции, проект «Шелковый путь» был запущен в 2008 году на «Международном форуме о роли таможенной службы по содействию и поддержке развития торговли между странами Шелкового пути» в Анталии. В мероприятии приняли участие семнадцать стран Шелкового пути и несколько международных организаций, таких как Всемирная таможенная организация, Европейская экономическая комиссия ООН, Европейская организация экспедирования и логистики и Международный союз автомобильного транспорта [6].

Особенность турецкого проекта заключалась в том, что он, в первую очередь, обращал внимание на вопросы транспорта, логистики и таможенных процедур на границе. Турецкий ми-

нистр таможи и торговли Хаяти Язычи был уверен, что Шелковый путь станет одним из самых важных экономических маршрутов в глобальной экономике, транспортируя большие объемы грузов из Центральной Азии в Европу и наоборот. Турецкое видение Великого шелкового пути заключалось в том, чтобы «оживить Шелковый путь через обширную сеть железных дорог, транспортных узлов, таможенных ворот, энергетических коридоров и газопроводов, делая эту сферу важной частью в мировой экономике».

Китай активно начал заниматься воссозданием Шелкового пути, который рассматривается им как супермагистраль Евразии. Он проходит через центральную часть Евразии и надежно связывает Китай с другими частями континента, в том числе с Европой, Ближним Востоком, Юго-Восточной и Южной Азией, который объединит 21 государство. Для финансирования этого грандиозного проекта Китай создает новые финансовые институты – Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути.

Экономический пояс «Шелковый путь» – проект создания транспортного, энергетического, торгового коридора между странами Центральной, Южной Азии и Европы. Направлен на интенсификацию научно-технического сотрудничества и углубление экономического взаимодействия между государствами. Идея создания проекта была выдвинута председателем КНР Си Цзиньпином во время выступления в Назарбаев Университете (Астана) в рамках государственного визита в Казахстан с 6 по 8 сентября 2013 года. Современный проект предусматривает формирование единого евроазиатского торгово-экономического пространства и трансконтинентального транспортного коридора. Для КНР одна из основных целей реализации проекта состоит в сокращении сроков доставки грузов из Китая в Европу. В настоящее время средний срок доставки контейнерных грузов из Китая в Европу морским транспортом составляет 45–60 суток. В случае успешной реализации проекта «Великий Шелковый путь» грузы из Китая в Европу будут доставляться за 10 дней [7].

По сравнению с российским и американским планами, китайский проект располагает значительными финансовыми ресурсами и распространяется на восток, запад, север и юг Евразийского континента посредством налаживания экономических и инфраструктурных связей. Действительно, по части налаживания экономических

связей Пекин осенью прошлого года провел большую работу. В сентябре Си Цзиньпин отправился в турне по странам Центральной Азии. Из поездки он вернулся с подписанными контрактами на сумму более чем 60 млрд USD. В Узбекистане он подписал 31 соглашение на 15,5 млрд USD: контракты касаются добычи нефти, газа и золота. В Туркменистане, где добывают природный газ, подписаны 8 соглашений на 7,6 млрд USD. В Казахстане китайская компания China National Petroleum Company (CNPC) купила 8% акций нефтяного консорциума, разрабатывающего одно из месторождений в Каспийском море. Стоимость сделки составила 5 млрд USD. В Кыргызстане подписаны 8 соглашений на 5 млрд USD. Среди совместных планов – строительство нового газопровода. Для сравнения: второй основной торгово-экономический партнер ЦА – Россия за четыре посткризисных года направила на проекты в ЦА более 1 млрд USD.

При этом КНР не ограничивается участием в инфраструктурных проектах лишь в Центральной Азии. География реальных экономических проектов и преобразований расширяется еще дальше к Восточной Европе. Так, во время визита в столицу Сербии премьер-министр Китая Ли Кэцян объявил об инвестициях в самый амбициозный инфраструктурный проект на Балканах – строительство скоростной железной дороги, которая соединит морские порты Восточного Средиземноморья с Центральной Европой. В строительство первого участка Белград – Будапешт китайцы уже намерены инвестировать от 1,5 до 2 млрд EURO. Время в пути между двумя столицами Сербии и Венгрии должно сократиться с 8 до 2 часов 15 минут. Затем новая дорога будет продлена в столицу Македонии Скопье, а из нее – в Афины.

В данный момент китайские инвесторы уже занимаются развитием инфраструктуры в регионе. Так, Кэцян присутствовал в Белграде на церемонии открытия моста через Дунай, построенного на китайский кредит китайскими компаниями. В Черногории по той же схеме строится первая в стране автомагистраль. В Хорватии китайцы намерены модернизировать аэропорт и тепловую электростанцию. Ряд экспертов полагают, что столь масштабные инвестиции преследуют единственную цель – ускорить и упростить путь для реализации китайского Шелкового пути. «Балканская ветка», как ожидается, должна сократить путь китайских товаров в Центральную Европу примерно с двух месяцев до одной-двух недель.

В настоящий момент четкий маршрут, по которому пройдет новый «Великий Шелковый путь», до конца не разработан. Изучаются различные его варианты. Так, по данным китайского информационного агентства «Синьхуа», наземная часть «Шелкового пути» начинается в китайском городе Сиань (древняя столица Китая), идет на восток к городам Ланчжоу (провинция Гансу), Урумчи (Синьцзян-Уйгурский автономный район СУАР). Границу КНР маршрут пересекает на контрольно-пропускном пункте Хоргос, затем следует через Центральную Азию (Казахстан-Киргизия-Узбекистан-Таджикистан), идет на Ближний Восток (Иран-Турция), после пересечения Босфора идет на север, в РФ (Москва), и затем в Европу (Голландия-Германия-Италия), заканчивается в Венеции.

В основе реализации наземной части «Великого Шелкового пути» лежит строительство трех железнодорожных коридоров: северный, центральный и южный, которые впоследствии станут основой для развития других видов транспорта, в том числе автомобильного. Их строительство является необходимым этапом в реализации проекта. Маршрут северного железнодорожного коридора проходит из Западного Китая в Европу через Казахстан и Российскую Федерацию к Балтийскому морю, от нее западная ветка пройдет через Белоруссию и через Польшу в Германию и Голландию. Центральный коридор, который является самым сложным с точки зрения политической обстановки и отсутствия действующей инфраструктуры, соединяет порты Центрального Китая (Шанхай, Ляньюньган) со странами Центральной Азии (Кыргызстан, Узбекистан, Туркменистан), Ираном, Турцией, затем следует через Балканский полуостров к портам Франции. Его реализация потребует строительства дополнительного тоннеля под проливом Босфор в Стамбуле (Турция). Существующий тоннель, открытый в 2013 году, уже перегружен внутригородскими пассажирскими поездами. Южная ветвь проходит по маршруту из Китая в Индию, Бангладеш и Мьянму, а также из КНР в Пакистан. Морская часть проекта «Шелкового пути», идея о его возрождении озвучена в октябре 2013 года. Си Цзиньпином в Индонезии, берет начало в Фучжоу (провинция Фуцзянь) идет через Гуанчжоу (провинция Гуандун) и остров Хайнань. Затем морская часть направляется к Малаккскому проливу (Малайзия-Индонезия), через Индийский океан (Индия) пересекает Африканский рог (Кения)

и направляется в Красное и Средиземное моря. Планируется, что и морской, и все сухопутные коридоры будут иметь конечную точку в Венеции.

Выступая на пленарном заседании Совета иностранных инвесторов в ноябре 2014 года, казахстанский лидер представил проект «Новый Шелковый путь». Согласно проекту, к 2020 году объем транзитного грузопотока по территории республики должен возрасти в два раза. В дальнейшем его планируется довести, как минимум, до 50 млн т. В 2010 году транзит грузов по территории Казахстана составил 15 млн т, в 2011 году – 16,5 млн т. Создание проекта на ключевых транспортных коридорах Казахстана станет единым комплексом хабов международного уровня, торгово-логистического, финансово-делового, инновационно-технологического и туристского. В новом проекте будет реализован «принцип нескольких С»: скорость, сервис, стоимость, сохранность и стабильность. Главный элемент «Нового шелкового пути» – транспортно-логистический хаб – будет развиваться на базе создаваемой в настоящее время компании при национальном перевозчике «Казахстан Темир Жолы». На западе Казахстана будет расширен морской порт Актау и построен логистический центр в Актобе, эти объекты станут «западными воротами» республики и выходом на прикаспийский регион, в Россию и далее в Европу [8].

Авторами был проведен анализ существующих проектов, связанных с Великим Шелковым путем. В таблице 2 представлены уже достигнутые результаты выше изложенных проектов. Большинство существующих проектов связаны с дорожной инфраструктурой, развитием сети железных дорог, транспортных узлов, таможенных ворот, энергетических коридоров и газопроводов. Они станут важной частью мировой экономики, и, в частности, внесут определенный вклад в развитие туристской отрасли регионов, вовлеченных в проекты. Каждый проект имеет свою особенность. Особенность турецкого проекта заключалась в том, что он, в первую очередь, обращал внимание на вопросы транспорта, логистики и таможенных процедур на границе. По сравнению с российским и американским планами, китайский проект располагает значительными финансовыми ресурсами и распространяется на восток, запад, север и юг Евразийского континента посредством налаживания экономических и инфраструктурных связей.

Таблица 2 – Результаты реализации проектов, связанных с Великим Шелковым путем (составлена авторами)

№	Название	Год создания	Результаты
1	TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia) [3]	1993	Развитие терминальных инфраструктур в портах Ильичевск, Потти, Батуми, Туркменбаши, Баку и Актау. Открыто регулярное железнодорожно-паромное сообщение Варна–Ильичевск – Потти – Батуми и Баку – Актау. Построен железнодорожный тоннель под Босфором.
2	«Новый Шелковый путь», США [5]	2011	Завершена новая железнодорожная линия от границы Узбекистана в Мазари-Шариф.
3	«Шелковый путь», Турция [6]	2008	Увеличены объемы внешней торговли самой Турции, диверсифицированы ее торговые отношения, созданы дополнительные доходы за счет транзита грузов.
4	Экономический пояс «Шелковый путь», Китай [7]	2013	Учрежден фонд Шелкового пути, в мае 2014 года была запущена совместная логистическая база, что является первой в своем роде площадкой практического сотрудничества.
5	«Новый Шелковый путь», Казахстан [7]	Ноябрь, 2014	Построены железнодорожные линии Жетыген – Коргас, Узень – госграница с Туркменистаном и Жезказган – Бейнеу (988 км), Аркалык – Шубарколь (214 км), Узень – Болашак – Берекет – Гор-ган (928 км), эксплуатация Сухого порта СЭЗ «Хоргос – Восточные Ворота».

Анализ состояния транспортных и транзитных сетей, существующих в регионе, показал, что они не только не обладают соответствующим уровнем, но в результате некоторых внутренних и внешних факторов являются ограниченными или не используются весь их имеющийся потенциал. Некоторые из этих факторов, во-первых: применение политических соображений в экономической логике в области транспорта и транзита товаров и энергии. Во-вторых, введение строгих национальных требований для перевозки товаров, что является причиной замедления грузопотока. В-третьих, отсутствие необходимых финансовых ресурсов для реализации крупных проектов. В-четвертых, отсутствие безопасности в некоторых районах, граничащих с этим регионом, в частности, в Афганистане, конфликты на Кавказе и в последнее время на Украине, что стало причиной того, что некоторые маршруты не используются. Действительно, подсчет экономических потерь, возникших в результате данных ограничивающих факторов в экономике стран и их бизнес-партнеров по всему миру, очень нелегкая работа. Но легко можно сделать вывод, что подобное неизменное состояние может способствовать замедлению роста и процветанию экономики региона. Поэтому эти страны должны постоянно думать о диверсификации маршрутов перевозки товаров и энергии и, обращая внимание на будущее, уже сейчас начать проектирование. В этой связи строительство железнодорожной

и автомобильной магистралей будет играть существенную роль в улучшении экономического состояния и социального развития народов трех стран.

Выводы

Каждая из новых инициатив Шелкового пути, описанных выше, имеет свои специфические повестки дня, цели и приоритеты. Все они вносят свой собственный вклад, так же, как и древний Шелковый путь, в систему торговли и сотрудничества в Центральной Азии. Различные инициативы Шелкового пути поддерживают и дополняют друг друга. Каждый из этих проектов имеет свои плюсы и минусы, и каждый несет свои вызовы и открывает новые возможности для государств евразийского пространства. Почти каждый проект предполагает создание новых инфраструктурных и транспортно-логистических объектов. И, безусловно, каждый из проектов имеет свое геополитическое содержание. Хотя о последнем лоббирующие проект страны, как правило, предпочитают не говорить.

Многие транспортные магистрали, призванные соединить Европу и Азию через Центральную Азию, в настоящее время находятся на стадии строительства или это строительство – вопрос ближайшего будущего. До сих пор инициативы ЕС, так или иначе имеющие отношение к активизации торгово-экономического, политического и культурно-гуманитарного

сотрудничества между странами Шелкового пути, оказались малосостоятельными. Так, некоторые проекты для Центральной Азии так и не реализовались из-за внутренней экономической борьбы в Европе, другие оказались неэффективными в силу излишних бюрократических процедур и сложностей согласования и финансирования.

Инициативы «Нового Шелкового пути», большие и малые по масштабу, двусторонние или многосторонние, правительственные и частные, указывают на благоприятный климат в регионе для строительства новой системы торговли и обмена, что, в конечном счете, может повысить благосостояние государств Центральной Азии. Есть, безусловно, некоторые задачи на будущее. В первую очередь, экономический характер предлагаемых инициатив. Новые инициативы Шелкового пути должны нести в себе ясную перспективу. Практичность некоторых инициатив и проектов подвергалась критике, потому что в них имелись противоречащие политические составляющие или же данные проекты несли собой факторы обострения отношений между отдельными странами региона.

В то время как правительства играют значимую роль в закладке фундамента для различных новых инициатив Шелкового пути, наиболее важный вклад будет поступать от частных компаний, малых и средних предприятий. Если новые инициативы Шелкового пути создадут новые рабочие места и обеспечат возможности для

инвестирования в малый бизнес, это положительно повлияет на повышение внутренней занятости трудового населения стран Центральной Азии и улучшение миграционной ситуации.

Новые инициативы могут представлять собой исторически беспрецедентную возможность для республик Центральной Азии стать важными игроками в мировой экономике. Кроме того, для многих государств, расположенных на пути древнего Шелкового пути, в частности, не имеющих выхода к морю стран Центральной Азии, международные торговые коридоры являются одними из ключевых стимулов экономического роста и развития.

Проекты Шелкового пути оказывают благоприятный климат в регионе для строительства новой системы торговли и обмена, что, может повысить благосостояние государств Центральной Азии. Создание новых рабочих мест и обеспечение возможности для инвестирования в малый бизнес, положительно повлияет на повышение внутренней занятости трудового населения стран Центральной Азии и улучшение миграционной ситуации. Новые инициативы станут возможностью для республик Центральной Азии стать важными игроками в мировой экономике. Кроме того, для многих государств, расположенных на пути древнего Шелкового пути, в частности, не имеющих выхода к морю стран Центральной Азии, международные торговые коридоры являются одними из ключевых стимулов экономического роста и развития.

Литература

- 1 Официальный сайт Агентства «Хабар» [электронный ресурс]. – URL: <http://khabar.kz/ru> (дата доступа 25.09.2016).
- 2 Казахстанский общественно-политический журнал «Байтерек» [электронный ресурс]. URL: <http://www.baiterek.kz> (дата доступа 25.09.2016).
- 3 Официальный сайт межправительственной организации TRACECA [электронный ресурс]. – URL: <http://www.traceca-org.org> (дата доступа 25.09.2016).
- 4 Официальный сайт U.S. Department of State, Hillary Clinton, progress Noted, but Questions Remain Over New Silk Road Initiative, U.S. Department of State, July 2011 [электронный ресурс]. – URL: <http://www.state.gov> (дата доступа 25.09.2016).
- 5 Abdullah Bozkurt “Turkish minister says reviving Silk Road trade route remains Turkey’s goal”, Today’s Zaman, December 2012 [электронный ресурс]. – URL: <http://www.todayszaman.com> (дата доступа 25.09.2016).
- 6 Официальный сайт Tengrinews [электронный ресурс]. – URL: <http://tengrinews.kz> (дата доступа 25.09.2016).
- 7 «Казахстан – Новый Шелковый путь», стратегический вектор транспортной логистики в Казахстане: официальный сайт АО «НК «КТЖ» [электронный ресурс]. – URL: <http://www.railways.kz> (дата доступа 25.09.2016).

References

- 1 Oficial’nyj sajt Agentstva «Habar» [ehlektronnyj resurs]. – URL: <http://khabar.kz/ru> (data dostupa 25.09.2016).
- 2 Kazahstanskij obshchestvenno-politicheskij zhurnal «Bajterek» [ehlektronnyj resurs]. URL: <http://www.baiterek.kz> (data dostupa 25.09.2016).
- 3 Oficial’nyj sajt mezhpriavitel’svennoj organizacii TRACECA [ehlektronnyj resurs]. – URL: <http://www.traceca-org.org> (data dostupa 25.09.2016).

4 Official'nyj sajt U.S. Department of State, Hillary Clinton, progress Noted, but Questions Remain Over New Silk Road Initiative, U.S. Department of State, July 2011 [ehlektronnyj resurs]. – URL: <http://www.state.gov> (data dostupa 25.09.2016).

5 Abdullah Bozkurt “Turkish minister says reviving Silk Road trade route remains Turkey’s goal”, Today’s Zaman, December 2012 [ehlektronnyj resurs]. – URL: <http://www.todayszaman.com> (data dostupa 25.09.2016).

6 Official'nyj sajt Tengrinews [ehlektronnyj resurs]. – URL: <http://tengrinews.kz> (data dostupa 25.09.2016).

7 «Kazakhstan – Novyj Shelkovyj put'», strategicheskij vektor transportnoj logistiki v Kazahstane: oficial'nyj sajt AO «NK «KTZH» [ehlektronnyj resurs]. – URL: <http://www.railways.kz> (data dostupa 25.09.2016).