

МРНТИ 11.25.15.

Аубакирова А.А.

доктор географических наук, профессор ВАК МОН РК по экономике,
Университет «Нархоз», Казахстан, Алматы,
e-mail: aaubakirova@mail.ru

ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Цель исследования: показать влияние геополитических факторов Казахстана на китайский проект «Экономический пояс Нового Шелкового пути».

Методология исследования: общенаучные принципы познания экономических и политических явлений – диалектический, конкретно-исторический, системный, позволяющие рассмотреть интересы Казахстана и стран по Новому Шелковому пути, а также риски, возникающие по ходу строительства. Применялись также традиционные методы, как анализ и синтез, сравнительный, экономико-статистический.

Оригинальность / ценность: рассмотрено в историческом аспекте политико-географическое положение Казахстана в центре материка Евразия – между Китаем, Россией и Европой; изменение экономического и политического положения Казахстана в новейшее время в связи с усилением Китая как второй экономики мира; рассмотрены совместные шаги по становлению инициативы Китая «Один пояс – один путь» и казахстанской программы «Нұрлы жол».

Выводы: в результате проведенного исследования было выявлено, что на фоне больших успехов Китая в мировой экономике и превращения его в крупного экономического и политического актора не только в Евразии, но и мире, Китай выдвигает крупнейшие проекты, имеющие значение для всего континента. Если ранее его экономические инициативы имели региональное значение только для Восточной и Юго-Восточной Азии, то теперь Китай выдвигает глобальные проекты. Они отвечают интересам Казахстана, уже в начале независимости осознавшего минусы своего континентального положения и ищущего выходы из нее в рамках программы «Нұрлы жол». Рассмотрены интересы других стран: России, других постсоветских стран, Европы, Турции, Ирана с точки зрения интересов Казахстана.

Ключевые слова: геополитические факторы, геополитические ресурсы, Новый Шелковый путь (НШП), участие Европы, Китая, России в строительстве НШП, риски и вызовы для Казахстана.

Aubakirova A.A.

Doctor of Geographical Sciences, Professor of Economics,
Higher Attestation Commission of the Ministry of Education and Science of the Republic of Kazakhstan,
The «Narkhoz» University, Almaty, Republic of Kazakhstan, e-mail: aaubakirova@mail.ru

Geopolitical factors of the new silk road construction

The purpose of the research is to show the influence of Kazakhstan's geopolitical factors in participating in the Chinese project «The Economic Belt of the New Silk Road.»

The methodology of the research covers general scientific principles of cognition of economic and political phenomena – dialectical, concrete historical, systemic, which allow us to consider the interests of Kazakhstan and countries along the New Silk Road, as well as the risks arising in the course of construction. Traditional methods were also used, such as comparative, economic and statistical analysis and synthesis.

Originality / value – the political and geographical position of Kazakhstan in the center of Eurasia continent between China, Russia and Europe is considered in historical aspect; the change in the economic and political situation of Kazakhstan in recent times in connection with the strengthening of China

as the second economy of the world, the joint steps on the formation of China's «One Belt-One Way» initiative and the «Nurly Zhol» Kazakhstan program were considered.

Conclusion – as a result of the conducted research it was revealed that against the backdrop of China's great successes in the world economy and its transformation into a major economic and political actor not only in Eurasia but also in the world, China is putting forward major projects of importance for the whole continent. If earlier, its economic initiatives were of regional importance only for East and South-East Asia, now China is putting forward global projects. They meet the interests of Kazakhstan, who realized at the beginning of independence the minuses of its continental position and is seeking out from it in the framework of the program «Nurly Jol». The interests of other countries – Russia, other post-Soviet countries, Europe, Turkey, and Iran – are considered from the point of view of Kazakhstan's interests.

Key words: геополитические факторы, геополитические ресурсы, Новый Шелковый путь (НШП), участие Европы, Китая, России в строительстве НШП, риски и вызовы для Казахстана.

Аубакирова А.А.

география ғылымдарының докторы, ҚР БЖҒМ Жоғары экономикалық білім беру профессоры,
«Нархоз» университеті, Қазақстан, Алматы қ., e-mail: aaubakirova@mail.ru

Жаңа жібек жол құрылысының геологиялық факторлары

Мақалада қазіргі кездегі Қытайдың әлемнің екінші экономикасына айналуына байланысты Қазақстанның экономикалық және саяси жағдайының өзгерістері көрсетілген; Қытайдың «Жібек жолының экономикалық белдеуі» еуразиялық жобасындағы Қазақстанның қатысуын шарттастыратын геосаяси факторлар ашып көрсетілген, сонымен қатар қазақстандық «Нұрлы жол» бағдарламасының алғашқы қорытындылары келтірілген. Жаңа Жібек жолы құрылысындағы бірқатар елдердің: Ресей және басқа да посткеңестік елдер, Еуропа елдері, Түркия және Иран мүдделері анықталып, Қазақстан осы жобаға қатысу мүддесімен тоғысуы қарастырылған.

Түйін сөздер: геосаяси факторлар, геосаяси қорлар, Жаңа Жібек жолы (NSHP), Еуропа, Қытай, Ресейдің НШП құрылысына қатысуы, Қазақстан үшін қауіп-қатерлер мен проблемалар.

Введение

После распада СССР бывшим советским республикам пришлось заново оценивать свое географическое положение в мире. Особенно невыгодным оно оказалось для замкнутых внутри самого большого континента республик Центральной Азии. Бурное развитие международных связей, в которые они были сразу вовлечены, выдвигало на передний план такие черты географического положения, как положение государства на континенте по отношению к Мировому океану, наличие удобных выходов к морю, близость к международным коммуникациям, к промышленным, научно-техническим и финансовым центрам, потокам иностранных туристов, ресурсам дешевой рабочей силы и т.д.

Казахстан и четыре постсоветские республики Средней (Центральной) Азии относятся к числу стран, не имеющих выхода к морю. Таких стран в мире насчитывается около 40. Большинство из них относятся к группе развивающихся и слаборазвитых стран. Но географическое положение страны не есть что-то застывшее. Достаточно вспомнить пример стран Персидского залива, которые долгое время

находились на обочине мировых процессов, несмотря на близость к морским коммуникациям. Но уникальный опыт Швейцарии, Австрии, также расположенных в центре Европы и не имеющих выхода к морю стран, но относящихся к группе высокоразвитых, говорит о многом. Широкое развитие транспортных коммуникаций в этих странах и во всей Европе является одним из факторов их экономического роста. Для огромного континента Азии транспорт играет еще большую роль.

Основная часть

Географическая близость Казахстана к Китаю и России. По своему географическому положению в мире и на континенте Казахстан располагается в контактной зоне между Россией, Китаем и Европой, между христианской, исламской религиями и буддизмом, между культурами Запада и Востока. Географическое положение Казахстана явилось одним из его геополитических ресурсов в отношениях со второй экономикой мира – Китаем. Казахстан по площади занимает 9-е место в мире, расположен в самом центре материка Евразия, на одинаковом удалении от четырех мировых океанов. По

существо, не Россия, а Казахстан занимает срединное положение на материке Евразия – «хартленд», «сердце Земли» – по Маккиндеру. Географическое положение Казахстана испокон веков воспевалось древнетюркскими и казахскими поэтами и философами как Жеруюк, что как раз и означает Центр Земли. Приходится удивляться, что уже в стародавние времена находились люди, так верно оценившие срединное положение казахских земель в глобальном измерении.

Бурное экономическое развитие Китая за последние десятилетия вызвало необходимость доставки китайских товаров на европейский рынок. Территория Казахстана в этом смысле оказалась более конкурентоспособной по сравнению с территориями России и Кыргызстана с их пересеченным горным рельефом, более холодным климатом, крупными водными преградами. Транзитное расположение Казахстана между Китаем и Европой представляет для нашего восточного соседа значительный интерес, все возрастающий в перспективе в связи с успехами реформирования его экономики и опережающим развитием его западных регионов.

Сближению экономики Казахстана с Китаем способствовал и другой геополитический ресурс – нефтегазовый. Учитывая возрастающие потребности Китая в углеводородах и политику Казахстана по диверсификации путей транспортировки, обе страны заинтересованы в развитии энергетического сотрудничества. Энергетический рынок Китая весьма емкий, и его потребности в нефтегазовом сырье стремительно растут. По прогнозам экспертов, к 2030 г. импорт нефти Китая может достигнуть 10 миллионов баррелей в сутки. Китай разрабатывает нефтяные месторождения, по всему миру – на Ближнем Востоке, Латинской Америке, Африке, Азии. Уже сейчас эта страна готова покупать практически всю нефть, которую экспортирует Казахстан.

Нефть на протяжении XX века была геополитическим ресурсом, играя при этом важную роль в мировой политике. И, несмотря на новейшие тенденции в использовании альтернативных источников энергии, нефть сохраняет свою ведущую роль. Запасы нефти и их территориальное расположение имеют стратегическое значение для национально-государственных интересов стран и существенно влияют на формирование их политики, на направления и масштабы интеграционных процессов. То же можно наблюдать и в отношениях Казахстана и Китая, где геополитические ресурсы Казахстана активно работают на сотрудничество двух стран.

Другой фактор, как соседство Казахстана с Россией, влияние России на современное развитие независимых республик, западные эксперты, на наш взгляд, рассматривают лишь в одностороннем, негативном плане. Последствия более чем столетнего развития вначале в составе Российской империи, а затем СССР, изолированность в составе Советского Союза от всего остального мира не только в экономическом, но и культурном, языковом, цивилизационном, идеологическом плане привели ко многим последствиям, которые часто рассматриваются как отношения метрополии и колонии. Но жизнь трудно уложить в эти простые схемы. При всей неоднозначности данных отношений есть факторы, нас объединяющие. Общая победа в Великой Отечественной войне сплачивает еще довольно крепко и данное обстоятельство нельзя сбрасывать со счетов. Так же западные политологи недооценивают советский менталитет, основные постулаты которого еще очень живучи. К тому же, на наш взгляд, менталитеты русского и казахского народов очень схожи, корень которого нам видится в общности просторов их земель. В данной статье мы не ставим задачу анализировать этот вопрос, но не этим ли объясняется тесное сотрудничество Казахстана и России на сложном этапе после распада СССР? Народы двух стран связаны тысячами нитей, в том числе экономическими, информационными, языковыми, культурными, родственными и т.д. Русский язык будет объединять еще несколько поколений людей, родившихся уже не в Советском Союзе, а в независимых государствах. Переход на латиницу, о котором в республике всерьез заговорили в последнее время, очень непростой процесс и, скорее всего, займет не одно десятилетие. Совместная деятельность в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС), в Организации Договора коллективной безопасности (ОДКБ), Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) делает Казахстан и Россию ближайшими партнерами.

Итак, основные геополитические ресурсы Казахстана, как географическое положение, его огромная территория, уникальные природные ресурсы, востребованы его соседями, в первую очередь Китаем. Но у республики слабое место – недостаточное развитие транспорта. Для Азии, этого огромного континента, развитие транспортной инфраструктуры играет решаю-

Итак, основные геополитические ресурсы Казахстана, как географическое положение, его огромная территория, уникальные природные ресурсы, востребованы его соседями, в первую очередь Китаем. Но у республики слабое место – недостаточное развитие транспорта. Для Азии, этого огромного континента, развитие транспортной инфраструктуры играет решаю-

шую роль. Азия, которая в XXI веке показывает небывалую открытость, высокие темпы роста, наличие транспортных путей является определяющим фактором экономического развития внутренних пространств Евразии. С этой точки зрения можно сказать, что китайская инициатива возрождения Великого Шелкового пути явилась для Казахстана в нужное время и в нужном месте.

Наверное, нет в истории другого примера сухопутных торговых путей, просуществовавших полтора-два века. Не было, вероятно, и единого названия караванным путям с Востока на Запад, термином «Великий Шелковый путь» (Great silk road) история обязана известному немецкому географу – Фердинанду фон Рихтгофену, предложившему его в конце 1877 года. Легкий, удобный в перевозке, всегда востребованный шелк, изобретенный в Китае, был главным предметом торговли, он и определил название пути.

Для успешного функционирования караванных путей была необходима политическая стабильность на всем его протяжении. Из-за отсутствия стабильности Шелковый путь менял свои направления, но путь через территории современного Казахстана и республик Средней Азии оставался неизменным. Однако из-за высокой протяженности путей (почти 7 тысяч км) объединить их под единым контролем было чрезвычайно трудно. Поэтому вплоть до XV века, то есть до прокладки морских маршрутов, сухопутный Шелковый путь действовал с разной степенью интенсивности, но в регионе Центральной Азии он просуществовал еще очень долго. И если для европейцев Великий Шелковый путь является историческим реликтом, то в Азии объединяющий дух Шелкового пути, придя из глубины веков, сохранился навсегда в памяти народов.

О возрождении исторического маршрута всерьез заговорили в конце XX века, когда появились технологии и транспорт, позволяющие совершать большие трансконтинентальные перевозки в сложных погодных условиях, сохраняя их рентабельность. На современном этапе транспортная составляющая выступает ключевым условием экономического развития стран, особенно в период кризиса. Так, США, ЕС и Китай в качестве основной меры преодоления последствий кризиса приняли амбициозные программы развития и модернизации инфраструктуры. В период с 2010 по 2020 год страны Евросоюза предусмотрели на эти цели более

300 млрд. долларов, Китай – около 200 млрд. долларов, США и Канада – 180 млрд. долларов.

Проект «Экономический пояс вдоль Шелкового пути» озвучил Председатель КНР Си Цзиньпин во время своего официального визита в Казахстан в сентябре 2013 года. Идея китайского проекта созвучна ранее выдвинутому Президентом Казахстана Нурсултаном Назарбаевым мегапроекту «Новый Шелковый путь». В январе 2013 года Правительством республики был принят Комплексный план мероприятий по реализации проекта, который успешно реализуется. Основные идеи проекта Президент озвучил на открытии XII сессии Бояоского Азиатского форума (апрель 2013 г., КНР). Проект призван способствовать становлению нашей страны как торгового, логистического и делового хаба в Центральной Азии. В рамках реализации программы «100 конкретных шагов» по интеграции Казахстана в международные транспортно-коммуникационные потоки в республике принята программа по созданию мультимодального транспортного коридора «Евразийский трансконтинентальный коридор». Не меньшие возможности заложены в государственной программе «Нұрлы жол», касающейся инфраструктурных проектов [1, с. 2].

Строительство автомобильной дороги Западная Европа – Западный Китай проходит через территории России и четырех южных областей Казахстана и является частью этого проекта. Казахстанская часть дороги завершена в декабре 2016 г. и позволит сократить сроки доставки грузов автотранспортом почти в 3,5 раза, по сравнению с морским путем. Протяженность казахстанского участка международного транзитного коридора составляет 2787 км. Окончание строительства российской части дороги отложено.

Для Китая месторасположение Казахстана так же очень выгодно для доставки товаров на европейский рынок и по железнодорожным маршрутам. В настоящее время завершено формирование двух трансконтинентальных железнодорожных магистралей – Трансазиатской и Евроазиатской. Первая, начинаясь у китайских портов тихоокеанского побережья, имеет несколько трасс, одна из которых проходит через Китай, Казахстан, Узбекистан, Туркмению, Иран с выходом в порты Персидского залива, а другая через Турцию – в европейские страны. Евроазиатская магистраль имеет так же несколько направлений, но трасса

через Казахстан и Кавказ сокращает расстояние от Китая до Европы по сравнению с морским путем через Суэцкий канал почти в 2 раза и на 2-3 тыс. км по сравнению с Транссибом. Так, подсчитано, что грузы из китайского порта Ляньюньгань до Берлина (это более 11 тысяч км) доставляются морским путем за 20-40 дней, а по железной дороге за 11 дней. В настоящее время пущен грузовой поезд Чуньцин – Дуйсбург, который преодолевает это расстояние за 15 суток, его средняя скорость составляет 726 км в сутки.

Поэтому Китай с его ежегодным ростом товарооборота в 7-8%, интенсивным развитием западных регионов (в частности СУАР) очень заинтересован в формировании транспортной системы через территорию Казахстана. Президент Казахстана Н. Назарбаев отметил, что «за 25 лет независимости Казахстан построил больше железнодорожных магистралей, чем все страны СНГ. Ведется модернизация и ремонт аэропортов, создаются новые порты на Каспийском море. Развитием железных и автодорог надо компенсировать отсутствие выхода к морю» [2, с. 2].

Однако, не все так просто и в самом Казахстане.

Так, в Казахстане на долю китайских компаний приходится уже 20-25% нефтедобычи – не намного меньше, чем на долю государственного «КазМунайГаза». Такое же положение и в соседних республиках – «Китайские инвестиции в Казахстан, Узбекистан и Туркмению превышают российские в 10,7 раза – и в перспективе баланс будет меняться не в нашу пользу», – указывает российский экономист Владислав Иноземцев [3]. В Туркмении Китай является основным покупателем газа, вытеснив, по существу, российский «Газпром». Казахстанский политолог, директор Группы оценки рисков Досым Сатпаев считает, что «Любая попытка Китая усилить влияние в Казахстане усилит антикитайские настроения» [4]. И действительно, предложение сдать Китаю в аренду крупный участок земли в Казахстане под сельскохозяйственное производство вызвало протесты населения. Но влияние транспорта на экономическое развитие государства не вызывает сомнения – это новые рабочие места, это возможность шире интегрироваться в мировую экономику.

В руководстве республики возобладало положительное отношение к китайскому проекту. Возрождение Шелкового пути является стратегической задачей, поставленной в 2011 году Главой государства. На данный момент рабочая

группа экспертов двух государств завершает переговорный процесс по сопряжению «Нұрлы жол» и Экономического пояса Шелкового пути. По итогам переговоров в ближайшее время ожидается внесение подготовленного проекта документа на рассмотрение и утверждение правительствами двух стран. Так что китайская инициатива отвечает жизненным интересам Казахстана.

Интересы Европейского союза. Развал Советского Союза, хотя и не отменил необходимость в сухопутном сообщении между Европой и Азией, но изменил политические подходы к их осуществлению. И если на первых порах страны Запада ограничивались помощью новым независимым государствам СНГ в становлении рыночных отношений и западных представлений демократии, то довольно быстро возобладала мысль создать транспортные коридоры из Европы в Азию в обход России. В результате 3 мая 1993 года на конференции министров торговли и транспорта в Брюсселе подписана декларация о создании маршрута TRASECA – Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia.

Организация финансируется Европейским союзом для создания транспортного коридора через Черное море, Кавказ, Каспийское море с выходом на страны Центральной Азии, а далее в Китай. Коридор частично повторял маршрут Великого Шелкового пути. Поэтому первоначально в проект вошли восемь бывших постсоветских стран – Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркмения, Узбекистан. Позже к проекту присоединились Украина, Монголия, Молдавия, затем Турция, Румыния и Болгария. Страны планировали ввести единый тариф на транспортировку грузов, упростить таможенные и пограничные процедуры, а также сократить время транзита.

Усилиями ТРАСЕКИ была введена в эксплуатацию еще в 2001 г. железная дорога от Ляньюньгана до Роттердама протяженностью 10,9 тыс. км), получившая у журналистов название Новый шелковый путь. Тогда в солидном журнале я читала статьи, что, мол, возить по этой дороге, кроме как самих китайцев. Прошло 15-20 лет и успехи китайской экономики заставили посмотреть на связи Запада и Востока совсем с других позиций. Как говорят, новое – это почти всегда забытое старое. Дух Шелкового пути всегда витал в Евразии, а в период глобализации и невероятных успехов Китая в конце XX века он снова оказался востребованным. Именно

Китаю и принадлежит идея возрождения Великого Шелкового пути, и это, на наш взгляд, вполне логичный шаг. Но западные политологи увидели в китайском проекте возможность возникновения китайской империи [5]. Китай, по их мнению, становится самым главным геополитическим игроком в этой части света, что, естественно, не может не волновать США.

С 2003 г. Казахстан участвует еще в одной программе под эгидой Европейского Союза – ИНОГЕЙТ, в которой участвуют около 50 государств. В рамках обеих программ разрабатывается проект «Возрождение Великого шелкового пути», древние трассы которого совпадают с современными международными транспортными коридорами.

Усилия Европейского союза в воссоздании трасс Великого Шелкового пути отвечают интересам всех стран на этом пути и встречаются ими положительно. Однако геополитическая установка проектов ТРАСЕКИ и ИНОГЕЙТА не может найти одобрения со стороны России. С другой стороны, западные эксперты, как правило, понимают концепцию Экономического пояса Шелкового пути исключительно как формирование торгово-логистической инфраструктуры в западном направлении (Казахстан, Пакистан) в интересах экспансии китайского бизнеса [6].

Интересы России. СССР, а затем и Россия в силу своего огромного широтного расположения обладали конкурентным преимуществом – железные дороги: Транссибирская и Байкало-Амурская магистраль (БАМ) представляли на тот период уникальную возможность для перевозки грузов из Восточной и Юго-Восточной Азии в Европу.

Как же сложившуюся ситуацию оценивают в России? Утверждается, что в глобальном смысле ниша трансконтинентального транзита крепко занята океанскими перевозками, а сухопутная инфраструктура России, прежде всего железнодорожная, устарела технологически и не может претендовать на ее завоевание [7, с. 72]. К тому же, представители этого направления считают транзит недостаточно привлекательным способом зарабатывания денег, предлагая задействовать транспортные системы преимущественно для экспорта-импорта товаров. Так, через Дальний Восток идет транзит грузов, направляемых из Южной Кореи и Японии в страны СНГ. Российские Трансиб и позднее Байкало-Амурская магистраль занимают традиционно важное место в этих перевозках, и по существу, в

течение советского и 25-летнего постсоветского времени российские тихоокеанские порты и Транссибирская магистраль фактически не имели конкурентов. Сотрудничество с Китаем предполагает для России и инвестиции для модернизации основных транзитных железных дорог Восточной Сибири и Дальнего Востока. Но не предлагая конкретных планов модернизации, Россия явно упускает время. Грузы, идущие сейчас через российское Приморье из Восточной Азии на территорию стран СНГ, могут быть переориентированы на казахстанское направление. Поэтому, на наш взгляд, такие взгляды российских экспертов, что китайская программа Нового Шелкового пути недостаточно привлекательна для России, могут привести к тупиковому пути для страны.

Но, с другой стороны, ряд российских экспертов полагают, что «транзитный потенциал может стать важным геостратегическим преимуществом России, если потребности остального мира в ее природных ресурсах сократятся», иначе говоря, оптимальным вариантом использования гигантской территории России [8]. Тем более начало освоения огромных ресурсов Российской Арктики отодвигают, можно сказать, такой вариант развития. Другое дело, что Россия долгое время имела конкурентное преимущество в доставке товаров из Японии, Китая, Южной Кореи на территорию стран СНГ и Европу. Как не потерять это конкурентное преимущество в новых условиях? В связи с предпринимаемыми Казахстаном довольно эффективные меры по усилению своей транспортной инфраструктуры, усилия России по модернизации явно отстают.

Однако у России на этом этапе есть козырь, инструмент давления в лице Евразийского союза, чтобы занять свое место в формирующейся инфраструктуре. Несомненно, это отвечает стратегическим интересам России в регионе, и она много делает для этого. Достаточно напомнить об инициировании Россией создания в ноябре 2014 года Объединенной транспортно-логистической компании (АО ОТЛК), учредителями которой стали Беларусь, Казахстан и Россия. Компания явилась единым железнодорожным оператором, в рамках ЕАЭС решающим многие задачи создания единого таможенного пространства в этой отрасли. Самое главное – Россия хочет увязать планы китайского проекта «Один путь, одно пространство» с планами ЕАЭС. Китай также озабочен вопросами сопряжения этих двух проектов.

И если Казахстан через проект «Нұрлы жол» уже много сделал для развития транзитного потенциала: строительство новых участков дорог, существенно сокращающих время прохождения грузов через территорию страны, создание второго пограничного перехода на границе с Китаем и свободной экономической зоны «Хоргос», упрощается таможенное оформление товаров, создается конкурентная среда для местных предпринимателей, то Россия, на взгляд российских экспертов, отстает в этом направлении. Эксперты утверждают, что на данном этапе Россия и Казахстан не являются прямыми конкурентами в перевозке грузов в западном направлении, так как Россия исторически более ориентирована на доставку грузов из Японии, Южной Кореи и юго-восточных регионов Китая в страны СНГ и Восточной Европы. Однако, вынуждены признать, что часть грузов уже переориентируется на казахстанские пути. «Нельзя исключать, что они будут переориентированы с портов южного Приморья на более развитый в инфраструктурном отношении порт Ляньюньган, в котором уже действует совместный казахстанско-китайский логистический комплекс и который является начальным пунктом контейнерного поезда, следующего по маршруту Ляньюньган-Алматы» [7, с. 72].

России нужны китайские кредиты на модернизацию Транссиба и БАМа, Китай же рассматривает Россию как важного участника своих инфраструктурных проектов. Здесь налицо совпадение интересов двух стран. К тому же, что немаловажно, в условиях единого экономического пространства в рамках ЕАЭС возникают новые возможности сотрудничества. Руководство северо-восточных провинций КНР активно ратуют за участие в проектах Экономического пояса Шелкового пути и сопряжение их с проектами ЕАЭС. Это отвечает и интересам РФ по развитию своих восточных регионов. 8 мая 2015 года в Москве на встрече глав государств СНГ было заявлено, что инициатива Китая по возрождению Великого Шелкового пути и развитие Евразийского экономического союза взаимно дополняют друг друга. Однако, политологи высказывают неизбежное столкновение интересов Китая и России в Центральной Азии.

Интересы других стран Центральной Азии. Из четырех стран постсоветской Центральной Азии (в советское время регион назывался Средняя Азия) только Кыргызстан и Таджикистан, имеют общую границу с Китаем, но не имеют

прямого железнодорожного сообщения с ним. Когда говорят, что граждане Советского Союза жили за железным занавесом, то это особенно характерно для граждан постсоветских стран Средней Азии и Закавказья. Железные дороги подходили к границе и обрывались и этому много примеров.

Республики бывшей советской Средней Азии представляли важное звено на трассах древнего Шелкового пути, особенно оазисы на территории нынешнего Узбекистана. Это признают и зарубежные исследователи. Так, с историко-географической точки зрения, подчеркивает известный американский специалист по региону Центральная Азия Фредерик Старр (Университет Джонса Гопкинса), «Фергана остается наследницей древних маршрутов, соединявших Европу с Китаем и Индией. Развитая сеть железных дорог и газопроводов вполне может вернуть Фергане прежнее международное значение» [9].

Предложенный Китаем еще в 1996 году маршрут предполагал строительство железной дороги через Кыргызстан в Узбекистан и дальше через Таджикистан, Афганистан, Иран и Турцию. Однако кыргызские эксперты считают, что соединение Кыргызстана и Узбекистана нарушит сложившийся негласный баланс между северной и южной элитами Кыргызстана, что вначале надо построить внутреннюю ветку, соединяющую север и юг республики [10].

Дело в том, что северная железная дорога связана с Казахстаном, а южная дорога связана с Узбекистаном. Есть еще линии, связывающие Кыргызстан с густонаселенными районами Ферганской долины Узбекистана, но все три направления железных дорог для Кыргызстана тупиковые. В обществе возобладало мнение, что предложенная Пекином дорога выгодна Китаю и Узбекистану, но не Кыргызстану. Были сложности по условиям, на которых придут в страну китайские инвестиции. На пресс-конференции 16 декабря 2013 года Президент А. Атамбаев даже признал, что проект «не решает ни одной проблемы» страны и противоречит ее национальным интересам» и проект неофициально был приостановлен. Смена политических приоритетов правительства А. Атамбаева от США к России, что подтверждает уход американцев с киргизской базы «Манас», полноценное вступление страны в Евразийский экономический союз, участие в евразийских инфраструктурных проектах, инициированных Китаем, – все это ускорило

решение о строительстве железной дороги из Китая в Кыргызстан.

На Ташкентском саммите ШОС в июле 2016 года А. Атамбаев заявил, что необходимо ускорить проектирование и строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан [11].

Однако некоторые эксперты дают другую оценку трансконтинентальному транзиту через Кыргызстан. Так, известный эксперт по инфраструктурным проектам Центральной Азии Кубат Рахимов называет слабые стороны проекта – «Ни о каком трансконтинентальном железнодорожном транзите из Китая в Европу через Кыргызстан речи быть не может. На маршруте будет восемь госграниц ... две паромные переправы в Турции через озеро Ван и через Босфорский пролив» [12]. Близок к мнению К. Рахимова и взгляд американского эксперта Дж. Энгвела, который также не высоко оценивает шансы Кыргызстана, характеризуя республику как «неорганизованный остров демократии Центральной Азии» [13]. Большинство экспертов указывают на продолжающуюся нестабильность в Афганистане, которая не улучшает кыргызский проект.

Для Казахстана новое китайско-кыргызское направление является конкурентом в перевозке грузов из Китая в Европу, но нельзя не учитывать, что Китай исходит в данном случае из интересов своих западных районов. По большому же счету для Казахстана это еще один выход на рынки Европы и стран Ближнего Востока, в Турцию, Иран.

Китай предлагает еще один вариант через Кыргызстан, Таджикистан, Афганистан, Иран. Для Кыргызстана и Таджикистана это более приемлемый проект, так как существенно снизилась бы их транспортная зависимость от Ташкента. У обеих республик сложные отношения с Узбекистаном, который во время ухудшения региональной обстановки в регионе всегда мог перекрыть транзит через свою территорию. Но надо отметить, что оба маршрута проходят по горным территориям Кыргызстана и Таджикистана и сопряжены со строительством в труднодоступных районах.

Для Казахстана этот проект является более существенным конкурентом, чем первый вариант, так как протяженность дороги через Таджикистан составит 1972 км, а протяженность казахстанского маршрута из Китая в Иран составляет 10 тыс. км [14]. Но казахстанская дорога уже построена и получила выход к

крупнейшему иранскому рынку. В ситуации строительства железных дорог из Китая через государства постсоветской Центральной Азии геополитические интересы превалируют над экономическими. В любом случае наличие множества выходов из Китая в Европу через территорию этих стран надо рассматривать только как положительный момент в целом для региона. Однако политика превалирует над экономикой. Каждая страна, не доверяя соседям, исходит из чисто узких интересов, не решая общие региональные задачи на пользу всем.

Интересы стран Закавказья, Турции, Ирана. Интересные возможности имеет Азербайджан как страна, также занимающая стратегические позиции на маршрутах Нового Шелкового пути. Большое внимание уделяется в республике строительству железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, проходящей через территории Азербайджана, Грузии, Турции. Завершение строительства планировалось к концу 2015 года, однако в печати были сообщения, что по ряду причин его пришлось отложить до середины 2016 года. Новая магистраль должна задействовать потенциал строящегося порта Алят на Каспийском море, разгрузить Бакинский порт. Строительство и новой магистрали, и порта Алят тесно увязаны с программами диверсификации экономики Азербайджана, созданием конкурентоспособных отраслей промышленности на основе высоких инновационных технологий. С этой целью в республике планируется создание промышленных зон, технопарков. Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс будет иметь решающее значение для масштабных программ республики по модернизации экономики. В печати сообщалось о строительстве железной дороги Карс – Ахалкалаки (Турция), которое планируется завершить в октябре 2016 года. Запуск железнодорожного сообщения между Турцией и Грузией придаст мощный импульс нового направления международного транспортного маршрута. Для Казахстана это очень перспективное направление, так как на противоположном берегу Каспия активно идут работы по расширению морского порта Актау. В ходе встречи президента АО «НК «Қазақстан темір жолы» Аскара Мамина с министром транспорта, коммуникаций и мореходства Турции Бинали Йилдырымом на международном железнодорожном форуме EurasiaRail2016 в Стамбуле (март 2016 г.) отмечалось об увеличении грузового автотранспортного потока из

Турции через порт Актау в страны Центральной Азии и Казахстан. Только за два минувших месяца нынешнего года проследовало более 1660 единиц, тогда как за весь 2015 год – 1885 [15].

В свете ухудшения отношений в последнее время России и Турции также могут возникнуть осложнения политического характера. Неоднозначное отношение Турции к курдскому вопросу в целом, а также к стремлению Курдской рабочей партии объединить всех курдов, а они проживают на территории трех государств – Ирана, Турции и Ирака, участие Турции и курдов Ирака в войне против ИГИЛ, – все это может вызвать трудно прогнозируемые тяжелые последствия, в которые могут быть вовлечены США, Европейский союз, Россия, Иран, Турция.

В то же время снятие санкций с Ирана вызвало резкий рост экономического сотрудничества России, Казахстана и других государств Центральной Азии с этой крупнейшей региональной державой в Евразии. Кроме резкого всплеска объема грузооборота в самых разнообразных направлениях сотрудничества Казахстана с Ираном хочется отметить достигнутые соглашения совместного строительства терминала в морском порту Бандер-Аббас, объектов инфраструктуры по принципу сухого порта на границе Туркменистана и Ирана, обсуждены вопросы организации и пропуска контейнерных поездов из Китая в Иран на регулярной основе. Состоялся первый пропуск контейнерного поезда из города Иву (Китай) в Тегеран. Протяженность маршрута – более 9 тыс. км, срок доставки грузов – 14 суток, что значительно меньше, чем по морю – до 30 дней. Также были обсуждены вопросы привлечения российского экспорта в Иран через железную дорогу Узень – Берекет – Горган. Для Казахстана значение иранского направления трудно переоценить, так как это выход в порты Персидского залива и Европу.

Интересы Турции и Ирана определяются получением новых выгод за счет приближения к рынкам Китая. Для обеих стран – тесное общение с родственными по языку, историческим корням, господствующей религии государствами Центральной Азии, от которых они были оторваны за весь период Российской империи и Советского Союза.

Интересы США. Мы не ставим целью проследить все многоаспектные интересы этой страны в Центральной Азии, рассматривая только участие США с точки зрения восстановления отдельных участков Нового Шелкового пути. В июле 2011 года тогдашний госсекретарь США

Хилари Клинтон в ходе своего визита в Индию выдвинула идею «Нового Шелкового пути» – транспортного коридора из Южной Азии через Афганистан на север в Центральную Азию. Одним из составляющих данного плана должно было быть строительство Транс-афганского газопровода из Туркменистана в Пакистан и Индию, получившего аббревиатуру ТАПИ. Конечно, одним из мотивов предложения американцами проекта ТАПИ является стабилизация ситуации в Афганистане. Однако, эксперты России видят в этом проекте в первую очередь попытку США создать линии коммуникаций к ресурсам Центральной Азии в обход России и Ирана [16].

Аналитики Китая видят здесь попытку США закрепить свое доминирование в регионе и после вывода войск НАТО из Афганистана после 2014 года, таким образом найти замену растущему влиянию в Евразии Китая и России через Шанхайскую организацию сотрудничества. Для постсоветских республик понятна заинтересованность США и других стран Запада, а также Пакистана и Индии в первую очередь в их ресурсах нефти и газа. Естественно, что для них дополнительный выход в моря Юго-Восточной Азии несет ощутимые выгоды. Афганистан в случае реализации проекта получал бы доходы не только от транзита, в частности газа через свою территорию, но и снизил бы финансовую зависимость от внешних источников и одновременно повысил бы заинтересованность общества в стабильности внутри страны.

Конечно же, каждая из задействованных в проекте стран имеет свои геополитические и экономические интересы, а крупные игроки в лице Запада, Китая и России исходят из соотношения сил в регионе. «Россия на глазах теряет свои позиции, уступая их Китаю, который, в свою очередь, не намерен устанавливать в регионе своего управления в духе прежнего колониализма, империализма или тоталитаризма», – считает аналитик Азиатского общества в Вашингтоне Ф. Шишкин, обозреватель «Уолл-Стрит Джорнал» [17]. Но и усиление Китая в регионе, неизбежное в ходе строительства Нового Шелкового пути, также не выгодно американцам.

Надо сказать, что любая транспортная артерия в экономическом плане позитивна, особенно для таких стран, как Казахстан, Афганистан и страны Средней Азии, находящихся в глубине континента. Оставляя в стороне геополитику, и американская, и китайская программы

воссоздания Нового Шелкового пути могут внести в устойчивое развитие стран по его пути неоценимый вклад. Возможностей для геополитического маневра новым независимым государствам СНГ, так же как и Афганистану, не очень много, но они пытаются и должны использовать исторический шанс воссоздать исторические транспортные коридоры в новых условиях XXI века.

Выводы

Центральная Азия является ареной осуществления трех крупнейших проектов последнего времени – Евразийской интеграции в лице формирующегося Евразийского экономического союза, Экономического пояса Нового Шелкового пути Китая и Нового Шелкового пути – проекта США. Естественно, что национальные интересы каждой из стран Евразии диктуют свое поведение, к этому примешивается неопределенная до сих пор ситуация в Афганистане. Инфраструктурные проекты требуют огромных инвестиций, которые зачастую отсутствуют в большинстве стран Центральной Азии. Казахстан в силу своего экономического потенциала и географического положения, имеющий к тому же выход к Каспийскому морю, обладает рядом существенных преимуществ перед своими соседями. Республики Центральной Азии через территорию Казахстана и России имеют 6 выходов на международные рынки.

Как относиться к проекту Новый Шелковый путь? Некоторые эксперты, как мы уже отмечали, рассматривают этот проект как основу для экономической экспансии китайского капитала. Конечно, Китай, как и любое государство, в первую очередь думает о своих интересах. И это абсолютно естественно. Китай своим проектом и своими значительными экономическими возможностями поставил вопрос по-другому. Все возможные транспортные коридоры работают на одну общую цель – развитие потенциала огромного региона в центре Евразии. И такая постановка изменяет суть региональной политики. Другие же эксперты, к ним мы относим и себя, видят в проекте основу новой мировой транспортной инфраструктуры.

Является ли этот проект глобальным для Евразии, не имеющий ограничений по пространству и времени, где континент в целом и каждая страна в отдельности получают определенные выгоды? Возможно ли в новых

условиях глобального времени восстановить дух Великого Шелкового пути – содружество культур, цивилизаций, экономики? Возможно ли выработать механизм взаимодействия стран, региональных организаций, интеграционных группировок? Каждая страна вправе ожидать максимум выгод от такого масштабного транспортного мегапроекта, но учитывая интересы своих соседей. Несомненно, что транспортные коридоры обеспечивают большую взаимозависимость государств друг от друга. В том числе и потому, что они должны генерировать прибыль. Поэтому поддержание их стабильного функционирования становится общим делом всех государств, через территорию которых проходят такие коридоры. Так, на встрече 3 марта сего года, о котором мы уже упоминали, Н. Назарбаев обратился к главам дипломатических миссий, аккредитованных в Казахстане, с просьбой поддержать проект Нового Шелкового пути. Особенно он выделил взаимопонимание государств Центральной Азии – «Мы еще раз призываем эти страны объединиться для того, чтобы решить насущные проблемы региона – водопользование, торговля, обеспечение безопасности. Новые возможности взаимодействия с ними создает сопряжение Евразийского экономического союза и «Экономического пояса Великого шелкового пути», а также реализация казахстанской инфраструктурной программы «Нұрлы жол».

Итак, в силу своего уникального географического положения Казахстан является важным звеном формирующегося Нового Шелкового пути и республика в полной мере готова использовать свой исторический шанс. Заканчивая статью, хочется привести удачно найденное выражение министра иностранных дел Республики Казахстан в статье, опубликованной в американском журнале «Дипломатический курьер», издаваемом с 2006 года в Вашингтоне. «Сегодня наша география – это не недостаток, а преимущество, позволяющее не только стимулировать экономику, но и предоставлять огромное количество возможностей для всего региона и остального мира. Поэтому общей целью должен стать переход Центральной Азии от континентальной замкнутости к континентальной связанности» [18].

И в этом смысле интересы всех стран не только Центральной Азии, но и всей Евразии совпадают.

Литература

- 1 Шулембаева Р. В авангарде ускоренной модернизации // <http://www.kazpravda.kz/articles/view/v-avangarde-uskorennoi-modernizatsii1/>
- 2 <http://www.rg.ru/2013/03/18/doroga-site.html>
- 3 <http://www.rg.ru/2013/03/18/doroga-site.html>
- 4 <http://www.asiakz.com/kitay-otvoevyvaet-centralnuyu-aziyu-u-rossii>
- 5 Stanzel A. China's Silk Road to Nowhere? Available at: http://www.ecfr.eu/article/commentary_chinas_silk_road_to_nowhere3025 (accessed 21.05.2015).
- 6 Tiezzi S. China's Silk Road in the Spotlight as Xi Heads to Kazakhstan. Available at: <http://thediplomat.com/2015/05/chinas-silk-road-in-the-spotlight-as-xi-heads-to-kazakhstan> (accessed 21.05.2015).
- 7 Зуенко И., Зубань С. Трансконтинентальный транзит Азия-Европа // *Мировая экономика и международные отношения*. – № 7. – Том 60. – Июль 2016. – С. 70-76).
- 8 Иноземцев В. Транзитной страны из России уже не выйдет. [Inozemtsev V. Tranzitnoi strany iz Rossii uzhe ne vyidet [Russia has Failed to Become a Transit State]]. Available at: http://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2012/11/29/tranzita_ne_vyjdet (accessed 21.05.2015).
- 9 «Ферганская долина: сердце Центральной Азии» (Starr S.F. (ed.). *Ferghana Valley. The Heart of Central Asia*. – Armonk, New York, London: M. E. Sharpe, 2011. – XX+442 pp.).
- 10 София Пале. <http://ru.journal-neo.org/2015/09/03/kirgiziya-i-kitajskij-novy-j-shelkovy-j-put/>
- 11 <http://www.kazpravda.kz/articles/view/shos-2016-vizovi-i-perspektivi1>
- 12 Железная дорога Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Риски и выгоды, 04.02.2013 – <http://stanradar.com/news/full/503-zheleznaja-doroga-kitaj-kyrgyzstan-uzbekistan-riski-i-vygody.html>
- 13 Дж. Энгвел «Флиртсправаломгосударства: власть и политика в Кыргызстане современ независимости» (Engvall J. *Flirting with State Failure: Power and Politics in Kyrgyzstan since Independence*. – A Joint Transatlantic Research and Policy Center. – Washington, D. C.: Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program, 2011. – 101 p.).
- 14 Иран обещает представить проект железной дороги через три месяца, 12.05.2012 http://www.iran.ru/news/economics/80454/Iran_obeshchaet_predstavit_proekt_zheleznoj_dorogi_czerez_Tadzhikistan_cherez_tri_mesyaca
- 15 <http://www.kazpravda.kz/fresh/view/sozdaetsya-perspektivnii-marshrut/>
- 16 Коргун В.Г. Вывод войск США/НАТО из Афганистана: проблемы и вызовы//Афганистан и Пакистан: современное состояние и перспективы развития (По материалам совещания, состоявшегося в Центре изучения стран Ближнего и Среднего Востока ИВ РАН 2 апреля 2012). – М., 2012. – С. 27.
- 17 Shishkin Ph. *Central Asia's Crisis of Governance*. – Washington, DC: Asia Society, 2012. – 40 p.
- 18 <http://www.kazpravda.kz/fresh/view/sozdaetsya-perspektivnii-marshrut/>
- 19 <http://www.diplomaticourier.com/>

References

- 1 Shulembayeva R. V avangarde uskorennoy modernizatsii. <http://www.kazpravda.kz/articles/view/v-avangarde-uskorennoi-modernizatsii1/>
- 2 <http://www.rg.ru/2013/03/18/doroga-site.html>
- 3 <http://www.rg.ru/2013/03/18/doroga-site.html>
- 4 <http://www.asiakz.com/kitay-otvoevyvaet-centralnuyu-aziyu-u-rossii>
- 5 Stanzel A. China's Silk Road to Nowhere? Available at: http://www.ecfr.eu/article/commentary_chinas_silk_road_to_nowhere3025 (accessed 21.05.2015).
- 6 Tiezzi S. China's Silk Road in the Spotlight as Xi Heads to Kazakhstan. Available at: <http://thediplomat.com/2015/05/chinas-silk-road-in-the-spotlight-as-xi-heads-to-kazakhstan> (accessed 21.05.2015).
- 7 Zuyenko I., Zuban' S. Transkontinental'nyy tranzit Aziya-Yevropa, *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnyye otnosheniya*, № 7, Tom 60, Iyul' 2016, С. 70-76
- 8 Иноземцев В. Транзитной страны из России уже не выйдет. [Inozemtsev V. Tranzitnoi strany iz Rossii uzhe ne vyidet [Russia has Failed to Become a Transit State]]. Available at: http://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2012/11/29/tranzita_ne_vyjdet (accessed 21.05.2015).
- 9 «Ferganskaya dolina: serdtse Tsentral'noy Azii» (Starr S.F. (ed.). *Ferghana Valley. The Heart of Central Asia*. – Armonk, New York, London: M. E. Sharpe, 2011. – XX+442 pp.).
- 10 Sofiya Pale. <http://ru.journal-neo.org/2015/09/03/kirgiziya-i-kitajskij-novy-j-shelkovy-j-put/>
- 11 <http://www.kazpravda.kz/articles/view/shos-2016-vizovi-i-perspektivi1>
- 12 Zheleznaya doroga Kitay – Kyrgyzstan – Uzbekistan. Riski i vygody, 04.02.2013 – <http://stanradar.com/news/full/503-zheleznaja-doroga-kitaj-kyrgyzstan-uzbekistan-riski-i-vygody.html>

13 Dzh. Engvel «Flirt s provalom gosudarstva: vlast' i politika v Kyrgyzstane so vremen nezavisimosti»(Engvall J. Flirting with State Failure: Power and Politics in Kyrgyzstan since Independence. – A Joint Transatlantic Research and Policy Center. – Washington, D. C.: Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program, 2011. – 101 p.).

14 Iran obeshchayet predstavit' proyekt zheleznoy dorogi cherez tri mesyatsa, 12.05.2012 http://www.iran.ru/news/economics/80454/Iran_obeshchaet_predstavit_proekt_zheleznou_dorogi_cherez_Tadzhikistan_cherez_tri_mesyaca

15 <http://www.kazpravda.kz/fresh/view/sozdaetsya-perspektivnii-marshrut/>

16 Korgun V.G. Vyvod voysk SSHA/NATO iz Afganistana: problemy i vyzovy//Afganistan i Pakistan: sovremennoye sostoyaniye i perspektivy razvitiya (Po materialam soveshchaniya, sostoyavshegosya v Tsentre izucheniya stran Blizhnego i Srednego Vostoka IV RAN 2 aprelya 2012). M., 2012.c. 27.

17 Shishkin Ph. Central Asia's Crisis of Governance. – Washington, DC: Asia Society, 2012. – 40 p.

18 <http://www.kazpravda.kz/fresh/view/sozdaetsya-perspektivnii-marshrut/>

19 <http://www.diplomaticourier.com/>