

250-460 млн. долларов в год, а двусторонний товарооборот – 490-825 млн. долларов), так и в увеличившейся проектно-инвестиционной активности компаний из Китая [4]. Важным стимулом повышения китайского интереса к Казахстану явился рост потребностей экономики КНР в энергоресурсах, в первую очередь в нефти. Ведущие китайские нефтегазовые корпорации стали приобретать активы в нефтегазовой отрасли РК и приступили к освоению ряда углеводородных месторождений на западе страны. В начале же XXI века активность Китая в плане проникновения китайских предпринимателей на Казахстанский рынок возросла еще более кардинально.

Из проведенного анализа о специфике работы китайских предпринимателей можно сделать вывод, что единый язык международного бизнеса не применим в случае работы с китайцами. Китайцы воспринимают задачу, идя от общей цели к частностям, в то время как мы работаем по схеме – от частного к общему. Проведя опрос среди предпринимателей Казахстана, сотрудничающих с предпринимателями Поднебесной можно отметить потрясающую особенность – это удивительное чувство ответственности за поддержание «лица» Китая. Даже в самой напряженной и накаленной обстановке представитель китайского бизнеса, будь то приграничная торговля на уровне «кульджинской барахолки» или компаний междуна-

родного уровня, таких как CNPC, всегда помнит, что он, как бы громко это ни звучало, представляет великую страну.

1 Сыроежкин К. Казахстан-Китай: от приграничной торговли к стратегическому партнерству. Книга 1. Алматы, 2010. -336 с.

2 Китайский Совет по Поощрению Международной торговли (ССПИТ)// [Http://english.ccpit.org/](http://english.ccpit.org/)

3 Казахстанско-Китайские отношения. Справка МИД РК за 2010. (Предоставлена Департаментом Азии и Африки МИД РК)

4 Таевский Д. Китайский синдром: Предпринимательство как менталитет// Журнал «Неприкосновенный запас», М., 2007. - №1.

5 Парамонов В. Экономическое присутствие Китая в Казахстане// Аналитический Журнал «Дальний Восток», М., 2010.

6 Интервью бывшего посла КНР в РК господина Чжоу Сяопэйна// «Новое поколение», Китай, 2004.

Макалада Қытай кәсіпкерлерінің Қазақстан Республикасында айналысып жүрген қызметіне сипаттама берілген, олардың негізгі кәсіпкерлік бағыттары, іс жүргізудегі ұлттық ерекшеліктері сарапталған. Қазақстандағы Қытай кәсіпкерлерінің негізгі мәселелері қарастырылған.

In article attempt to present an overall picture of presence of Chinese businessmen in the Republic of Kazakhstan market becomes. Give the characteristic to specificity of business dealing of east partner. Fields of activity of Chinese businessmen in Kazakhstan are considered. Problems and prospects in development of Chinese business in Republic Kazakhstan are discussed.

П.Е. Бектурганова, Н.Р. Мамедахунова

ОЦЕНКА ДИНАМИКИ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КИТАЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Экономика КНР в последние 30 лет постоянно растет и в 2009 году занимала 3 место в мире по величине номинального ВВП (после США и Японии). ВВП в 2009 году равнялся 5,02 трлн. долларов. По данным 2010 года, в апреле-июне Китай обогнал Японию по этому показателю. По ВВП с учётом паритета валют Китай на 2-м месте в мире (по данным МВФ 10,1 трлн. долларов в 2010 году, прогноз на 2011 год -11.2 трлн. долларов), уступая только США [1].

Данная статья посвящена изучению динамики инфраструктуры, как главной двигающей отрасли китайской экономики на современном этапе, так как благодаря стабильному развитию инфраструктуры экономика Китая постепенно выходит на передовые позиции в мировой экономике. В статье ставится задача определить эффективность китайской экономической стра-

тегии в процессах интеграции и глобализации, а также выявить перспективы Китая на ведущую роль в мирохозяйственных процессах.

Современные экономические системы основаны на устойчивых, хорошо спланированных системах инфраструктуры. Мобильность, коммуникации и жизненное пространство становятся сложными проблемами, которые необходимо решать по мере роста населения и развития экономики. Китай начиная с 2000-х годов инвестирует в инфраструктуру 8–10% ВВП, Индия – 4–6%, Россия же едва дотягивает до 1–2% [2]. В ноябре 2008 г. Китай объявил о намерении потратить 580 млрд. долл. на развитие инфраструктуры. В настоящее время Китай находится на стадии глобального обновления своей транспортной инфраструктуры. До сегодняшнего дня китайская экономика росла, несмотря на неразвитость инфраструктуры, но

сейчас этот фактор сдерживает рост, поэтому правительство Китая прикладывает усилия по созданию эффективной системы перемещения людей и грузов по стране. По статистике Всемирного банка плохая инфраструктура в 1990х годах снижала ВВП Китая на 1%. Для более эффективного использования водных путей сообщения Китай реконструирует порты. По всей стране также идёт строительство аэропортов, из-за чего растут и сопутствующие индустрии: строительное оборудование, проектирование, безопасность и электроника.

К началу XXI века протяженность железных дорог достигла 57,9 тыс. км, автомобильных – 1352 тыс. км, водных путей – 116,5 тыс. км, авиалиний – 1522 тыс. км; из них одна треть приходится на внешние авиационные линии. Длина нефте- и газопроводов достигла 25 тыс. км. [3, 199].

Чтобы оценить динамику показателей инфраструктуры, необходимо рассмотреть основные сегменты этой отрасли, в частности провести анализ развития каждого сегмента отдельно. Важная роль отводится транспорту и коммуникациям.

Железнодорожный транспорт Китая отвечает за 24% ж/д перевозок в мире и является одной из основных составляющих экономики. По длине ж/д путей Китай занимает 2 место в мире, уступая США. Протяжённость железнодорожной сети China Railways на конец 2009 года составляла 86 тыс. км. На протяжении 2010 года продолжалось активное строительство новых линий, а также электрификация существующих. Китай обладает крупнейшей в мире сетью высокоскоростных железных дорог, протяженность которых составила на конец 2009 года 3,3 тыс. км. В 2009 году были введены в строй самые совершенные на сегодня скоростные железнодорожные линии Ухань-Гуанчжоу и Чжэнчжоу-Сиань. При постройке использовалась безбалластная технология крепления путевой решетки (на бетонных слябах), что позволило обеспечивать скорости более 350 км/ч. В 2006 году была введена в строй Цинхай-Тибетская железнодорожная магистраль в Тибете — самая высокогорная железная дорога (до 5072 м над уровнем моря), стоимость постройки которой составила 4,2 млрд. долларов. Китай запустил второй в мире коммерческий поезд на магнитной левитации. В ходе совместного китайско-германского проекта было построено 30-км высокоскоростная (450 км/ч) маглев-трасса от шанхайского аэропорта Пудун до центра Шанхая, начавшая работать в 2002 году. Стоимость проекта составила 1,2 млрд. долларов [5]. Объем железнодорожных перевозок составляет чет-

верть мирового, притом, что общая протяженность железных дорог составляет 6% от мировой (в 2005 г. объявлено о выделении еще 240 млрд. долл. на развитие железных дорог); к 2020 г. их протяженность достигнет 100 тыс. км. [4, 9].

Строительство метро в КНР осуществлялось с 1965 г. Первая линия метро длиной 24 км была построена в Пекине в 1965-1969 годах. В 1980-1995 годах в Китае метро существовало только в двух городах (не считая Гонконга), а к концу 2010 года число метрополитенов и лёгких метро в континентальном Китае выросло до 13-ти. В декабре 2009 года Госсовет КНР санкционировал строительство линий метро в 22 китайских городах. Общая протяженность 89 новых линий метро составит около 2,5 тыс. километров. На их строительство будет израсходовано 993,7 млрд. юаней (146,13 млрд. долларов). 15 центральных городов Китая планируют потратить 90 млрд. долларов на развитие метро, построив 1,7 тыс. км путей [5].

Шосейные дороги неизменно рассматриваются государством одним из важных направлений ускорения строительства инфраструктуры. В 1998-2001 гг. капиталовложения в эту сферу превысили 200 млрд. юаней. В 2003 г. в инфраструктурное строительство в транспорт вложено свыше 350 млрд. юаней, планировано всего 219 важных объектов шоссежных дорог, которые сосредоточены на строительстве 5 «продольных» и 7 «поперечных» магистралей государственного значения, шоссежных дорог в центральных и западных районах Китая, а также в деревнях. На конец 2003 г. протяженность действующих шоссежных дорог достигла 1,81 млн. км, из них 30 тыс. км – скоростные автомагистрали, по этому показателю Китай вышел на второе место в мире. В настоящее время плотность автодорожной сети составляет 18,9 км на 100 кв. км. Общая длина многополосных автострад на конец 2006 года составляла 45,3 тыс. км (в 2006 году было построено 4,3 тыс. км автострад, в 2007 году ввели еще 5 тыс. км). Среди известных дорог - Каракорумское шоссе и Бирманская дорога. [4, 184-185].

Портовое строительство в приморских районах Китая главным образом связано с потребностями в перевозках угля, контейнеров, импортной железной руды и зерна, с погрузочно-разгрузочными операциями между материком и островами, стыковой с глубоководными морскими фарватерами и другими системами перевозок, при этом особенно активно ведется строительство системы контейнерных перевозок. Путем концентрации сил в портах Далянь, Тяньцзинь, Циндао, Шанхай, Нинбо,

Сямэнь и Шэньчжэнь построен ряд глубоководный контейнерных причалов, что заложило фундамент для образования узловых портов контейнерных перевозок. В Китае более чем 2000 портов, 130 из которых принимают иностранные корабли. Крупнейшие 16 портов Китая имеют оборот в 50 млн. тонн в год. Суммарный оборот Китая превышает 2890 млн. тонн. К концу 2002 г. в главных портах насчитывалось около 1800 причалов, из них более 530 причалов – 10 тыс. тонных; их пропускная способность составила 1,666 млрд. тонн. Общая пропускная способность некоторых крупных портов превышает 100 млн. тонн грузов в год, при этом Шанхай, Шэньчжэнь, Циндао, Тяньцзинь, Гуанчжоу, Сямэнь, Нинбо и Далянь вошли в число 50 лучших контейнерных причалов мира [4, 186].

В результате бурного роста гражданской авиации (СААС) к 2007 году Китай располагал примерно 500 аэропортами. С увеличением числа аэропортов, увеличилось и число авиaperевозчиков. В Китае насчитывается 980 линий внутренних воздушных перевозок, 130 международных линий и 24 линии региональных авиaperевозок. Наибольшей плотностью авиалиний отличаются Пекин, Шанхай и Гуанчжоу с прилегающим районом дельты реки Чжуцзян. Пекин является узловым пунктом в сети международных авиалиний. Внутренний авиационный транспорт бурно развивается в настоящий момент и охватывает всю страну. Общее количество воздушных судов в континентальном Китае в 2010 году составлял 1580 единиц (в 2006 году их было 863). К 2025 году цифра возрастёт до 4000 [6]. Министерство торговли Китая заявило в январе этого года, что планируется инвестировать около 450 млрд. RMB (62.5 млрд. долларов) в строительство 97 новых аэропортов по всей стране до конца 2020 г. По оценкам Главной администрации по гражданской авиации (GACA), в Китае к 2020 г. будет примерно 244 аэропорта. К тому времени почти 82% всего населения Китая будет жить в пределах 100 км или 90 – минутной поездки от аэропорта [1].

Строительство электросетей также находится на этапе самого быстрого в истории развития; различные по масштабам электросети покрывают все города и большую часть деревень. На смену линиям электропередачи напряжения в 220 кВт приходят линии электропередачи в 500 кВт, соединяющие провинции и регионы. В настоящее время без учета северо-запада Китая, построены 6 межпровинциальных и межрегиональных электросетей и 5 самостоятельных электросетей напряжения в 500 кВт на уровне

провинций, сдан в эксплуатацию ряд крупных электростанций. В 2003 г. выработка атомной электроэнергии достигла высочайшего уровня, увеличившись на 120% против предыдущего года. К 2020 году будут построены атомные гидроэнергетические объекты общей мощностью 27 млн. кВт, не считая действующих объектов мощностью 8,7 млн. кВт. В 2009 году Китай вышел на третье место в мире по суммарным мощностям ветроэнергетики — 25104 МВт [7]. В 2009 году в Китае на возобновляемых источниках энергии работали электростанции суммарной мощностью 226 ГВт. Из них 197 ГВт гидроэлектростанций, 25,8 ГВт ветряных электростанций, 3200 МВт на биомассе, и 400 МВт фотоэлектрических электростанций, подключённых к электрическим сетям. К 2020 году правительство Китая планирует построить 300 ГВт новых гидроэлектростанций, 150 ГВт ветряных электростанций, 30 ГВт станций, работающих на биомассе, 20 ГВт фотоэлектрических электростанций. Суммарная мощность электростанций, работающих на возобновляемых источниках энергии, достигнет 500 ГВт, мощности всей электроэнергетики Китая вырастут до 1600 ГВт к 2020 году [8].

Строительство системы связи увенчалось созданием емкой и скоростной основной передающей сети, покрывающей всю страну. Главную роль в ней играет оптико-волоконная связь, а дополнительную – спутниковая, цифровая и микроволновая связь. В 1998 г. завершено строительство главной сети оптико-волоконной связи, покрывающей страну с востока на запад и с юга на север. Она связала все административные центры, города и свыше 90 % уездных городов. Во всех провинциях действуют станции спутниковой связи, эксплуатируются более 20 тыс. каналов спутниковой связи, протяженность каналов цифровой и микроволновой связи превышает 60 тыс. км. Китай участвует во многих международных проектах по прокладке оптико-волоконного кабеля на суше и по дну моря, например, между Китаем и Японией, Китаем и Республикой Корея, Китаем и Россией. По инициативе Китая на суше прокладывается оптико-волоконный канал связи Азия-Европа протяженностью 27 тыс. км – от Шанхая до Франкфурга. Он пройдет через 20 стран и станет самой протяженной в мире наземной системой оптико-волоконной связи. В настоящее время Китай ведет телекоммуникационные операции с более 200 странами и районами мира [4, 181-183].

Китай старается обогнать весь остальной мир, инвестируя сотни миллиардов долларов в новые дороги, дамбы, скоростные железнодоро-

рожные магистрали, портовые сооружения и аэропорты. Государство уже направило большую часть своих стимуляционных 600 млрд. долл. в крупномасштабные инфраструктурные проекты [9].

В 11-ой пятилетке (2006-2010 годы) в программу переброски вод южных рек на север Китая вложат 140,5 млрд. юаней (21 млрд. долл.). По состоянию на июль 2010 года на эти цели уже выделено 86,55 млрд. юаней (12,91 млрд. долл.), из них 57,47 млрд. юаней (8,58 млрд. долл.) освоено. Всего в программу намечено вложить 228,9 млрд. юаней (34,16 млрд. долл.). Программа переброски вод принята Госсоветом КНР в 2002 году в связи с серьезной нехваткой воды в бассейнах рек Хуанхэ, Хуайхэ и Хайхэ. Завершение первой очереди центрального канала намечено на 2010 год, по этому каналу воду будут поставлять, главным образом, в Пекин [10].

В перспективе на 12-ю пятилетку необходимо продолжать усиливать инфраструктурное строительство, а тем самым значительнее укреплять фундамент социально-экономического развития. Предстоит действительно усиливать строительство гидротехнической инфраструктуры, продвигая работы по обузданию больших рек и их наиболее важных притоков, озер, средних и малых рек, заметно повышать уровень орошения основных сельхозугодий и эффективного использования водных ресурсов, а также противопаводковые возможности [11, 18-20]. Бюджетные ассигнования в основные фонды пойдут преимущественно на сооружение сельской и аграрной инфраструктуры, чтобы можно было обеспечить новое увеличение их общего объема и удельного веса. В нынешнем году из центрального бюджета намечено выделить на нужды сельского хозяйства, села и крестьянства 988,45 млрд. юаней, а это на 130,48 млрд. юаней больше, чем в предыдущем году [11, 29-31].

Китай также стремится развивать хорошо интегрированную транспортную сеть, которая усилит связи западных районов с восточными и центральными регионами страны, протянется вглубь Центральной и Юго-Восточной Азии, в Россию и Европу с целью выхода на новые рынки, повышения конкурентоспособности на глобальном уровне и создания возможности для устойчивого развития. Для этого необходимо полностью осуществлять программу регионального развития. В частности, серьезно претворять в жизнь установки и меры по масштабному освоению западных регионов в новом десятилетии, а также все меры по стимулированию скачкообразного развития Тибета, Синь-

цзяна и других районов [11, 33]. По плану 11-й пятилетки к 2020 г. в западных регионах КНР должна будет сформирована единая железнодорожная сеть. В соответствии с соглашением, подписанным в 2007 г. между Администрацией СУАР и Министерством железных дорог, Министерством коммуникаций и Главным управлением гражданской авиации КНР было принято решение ускорить темпы строительства инфраструктуры в транспортной сфере. В этой связи в Синьцзяне началась подготовка технико-экономического обоснования проекта строительства новых железнодорожных линий. Наиболее крупные из них:

- железнодорожная ветка Кумул–Линьхэ, которая в настоящее время находится на стадии реализации. Ожидается, что завершение 1390 километровой линии сократит протяженность железнодорожной магистрали Пекин - СУАР с 3700 км до 2800 км.

- вторая двухколейная железнодорожная магистраль Урумчи–Цзинхэ. Прокладка данной железнодорожной ветки предназначена для того, чтобы снять напряженность перевозок со второго Евразийского транспортного коридора на Синьцзянском участке. Планируется состыковать данную магистраль со строящейся электрифицированной линией Цзинхэ – Кульджа – Хоргос что, по мнению специалистов в перспективе позволит значительно увеличить грузопоток на китайско-казахстанской границе.

- одним из крупных проектов в СУАР по строительству современных электрифицированных железнодорожных линий стала ж/д ветка Цзиньхэ – Кульджа – Хоргос. 28 декабря 2008 г. в результате 4-летних работ в СУАР завершено строительство туннелей, мостов, железнодорожной насыпи и других основных сооружений данной железнодорожной ветки проходящий через северную часть гор Тянь-Шань. Прокладку рельсов на ней началось в марте 2009г. В строительстве данной железной дороги уже вложено более 6 млрд. юаней (882 млн. долларов США).

Параллельно с железнодорожным строительством в Синьцзяне, транспортные ведомства КНР также интенсивно осуществляют планы по реконструкции существующих и строительству новых скоростных автотрасс. За последние пять лет правительством СУАР было выделено 43 млрд. юаней (6,3 млрд. долл.) на автодорожное строительство. К настоящему времени общая протяженность автодорог в СУАР достигла 145 тыс. км. Предполагается, что к 2010 г. она составит 168 тыс. км, в результате чего сетью автодорог будут охвачены 99,8 % поселков и волостей данного региона.

В настоящее время правительство КНР уделяет особое внимание строительству транспортных путей идущих к государственным границам. В частности, на строительство сети авто и железных дорог, пролегающих к приграничным районам до 2012 г. выделено 2,3 млрд. юаней (338 млн. долл.). Кроме этого АБР выделил правительству СУАР кредит в размере 150 млн. долл. на развитие транспорта в городах Чугучак, Кульджа и в районе КПП Алашанькоу. Важная роль отводится транспортным коммуникациям, соединяющим крупные центры со специальной экономической зоной (СЭЗ) «Хоргос» на казахстанско-китайской границе [12].

Резюмируя свою статью, необходимо отметить, что в КНР разработана и реализуется единая транспортная стратегия «большого скачка» на период до 2020 г., которая предусматривает за счет строительства скоростных железных и автомобильных дорог, структурной модернизации транспортного комплекса, повышения скорости перевозок, комплексного развития аэропортов, морских и речных портов, улучшения уровня сервиса и управления на всех видах транспорта, полностью устранить препятствия для экономического развития Китая и к 2020 г. сформировать эффективную транспортную систему страны, соответствующую потребностям устойчивого экономического роста.

Таким образом, динамика инфраструктуры Китая за последние несколько лет подтверждает тезис о растущей комплексности или системности экономики этой страны. Дальнейший поступательный рост на протяжении двух-трех последующих десятилетий, пусть даже не такими высокими темпами, способен обеспечить Китаю место первой по абсолютным показателям экономики мира. Опыт, накопленный КНР за 60 лет существования, особенно за последние три десятилетия реформ, ее политика максимальной мобилизации собственных сравнительных преимуществ для реализации национальных целей развития и модернизации приобрели большое международное значение. Следует иметь в виду, что ныне КНР ставит перед собой грандиозные социально-экономические,

политические и цивилизационные задачи, реализация которых неизбежно будет влиять на ситуацию не только внутри страны, но и вовне.

1. <http://top.rbc.ru/economics/02/07/2010/430265.html> РБК Китай пересмотрел в сторону повышения роста ВВП в 2009г. (рус.). Проверено 2 июля 2010.
2. http://www.perspectivy.info/oikumena/ekdom/infrastructure_kak_faktor_ekonomicheskogo_rosta_2010-11-10.htm
3. Селищев А.С., Селищев Н.А. Китайская экономика в XXI веке. СПб: Питер, 2004.-240 с.
4. Жуджунь Дин, Ковалев М. М. Путь к рыночной экономике (китайская модель реформ): Научное издание Мн.: Издательский центр БГУ, 2005. – 384 с.
5. <http://www.guardian.co.uk/0.13026,1122916.00.html> Probably the world's fastest train
6. http://news.xinhuanet.com/english/2006-05/06/content_4513609.htm China's fleet to double in five years
7. <http://www.renewableenergyworld.com/rea/news/-article/2010/06/china-wind-industry-is-about-to-get-squeeze?cmpid=rss> Louis Schwartz China's Wind Industry Is About To Get Squeezed 10 Июнь 2010 г.
8. [Eric Martinot and Li Junfeng Renewable Energy Policy Update For China 21 Июль 2010 г.](#)
9. *International Union of Railways. 2009. Infrastructure 2010. Investment Imperative. UrbanLandInstituteandErnst&Young, Wash. D.C. 2010.*
10. <http://russian.xinhuanet.com.cn/> В 2006-2010 гг. свыше 140 млрд. юаней выделено на реализацию проекта переброски воды с юга на север КНР
11. 本文档来源于中央编译局网站 (www.cctb.net) ДОК ЛАД О РАБОТЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА 4-я сессия Всекитайского Собрания народных представителей 11-го созыва 5 марта 2011 г.
12. <http://www.easttime.ru/reganalitic/1/210.html> Развитие транспортно-коммуникационных комплексов в западных районах КНР: перспективы для центрально-азиатских республик.

Мақалада жаһандану заманында Қытай экономикасының даму қарқыны мен үдерісін барған сайын айқындаушы негізгі сала - инфрақұрылымның, нақты айтқанда оның басты бағыттарының даму динамикасы қарастырылған.

In article general dynamics of development of the Chinese infrastructure in the XXI-st century, as moving branch of the national economy defining prospects and parametres of economic growth and the further development of China is analyzed.

Г.К. Катбаева, А. Сахова

«ТРЕТИЙ ПУТЬ» РАЗВИТИЯ ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ РЕФОРМ НА ТАЙВАНЕ

Остров Тайвань – крупнейший в Китае, был присоединен к Японии в конце XIX в. в результате японо-китайской войны. На столетия он был выведен из-под юрисдикции Китая. Руководство островом взял на себя японский воен-

ный губернатор, имевший диктаторские полномочия. Деятельность любых политических объединений была запрещена. Колониальная администрация состояла исключительно из японцев, которые проводили в жизнь мероприятия по