

Аубакирова А.А.

доктор географических наук, профессор ВАК МОН РК по экономике,
Университет «Нархоз», Республика Казахстан, г. Алматы

МЕСТО СТРАН АСЕАН В КИТАЙСКОМ ПРОЕКТЕ «НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ» И ВОЗМОЖНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ КАЗАХСТАНА

В Казахстане, активно участвующему в китайской инициативе «Экономический пояс Шелкового пути», менее известны планы Китая по строительству железных дорог в южном направлении – в страны Индокитая. В то же время регион Восточной и Юго-Восточной Азии является для Китая приоритетным. Регион связан с Китаем общей историей, корнями общей цивилизации. Во второй половине XX века регион привлек внимание мирового сообщества, продемонстрировав новые модели экономического развития, именно здесь появились новые индустриальные страны (НИС). К тому же регион является зоной усиленного внимания США. Здесь находятся его давние партнеры – Япония, Южная Корея, Австралия. В связи с усилением Китая, превращением его во вторую экономику мира противостояние между США и Китаем в регионе неуклонно нарастает. В этих условиях планы Китая по вовлечению стран Индокитая в сухопутные и морские инициативы возрождения Нового Шелкового пути могут существенно повлиять на расклад сил.

Методология исследования – общенаучные принципы познания экономических и политических явлений – диалектический, конкретно-исторический, системный, которые позволяют рассмотреть интересы Казахстана и стран Юго-Восточной Азии по Новому Шелковому пути,

Оригинальность / ценность данного исследования состоит в том, что рассматривается возможное участие стран региона в китайской инициативе «Экономический пояс Нового Шелкового пути» и использование ими территории Казахстана для транзитных перевозок в Европу.

Ключевые слова: Новый Шелковый путь (НШП), АСЕАН, интересы стран Юго-Восточной Азии, Китая, США, Казахстана в ходе НШП.

Аубакирова А.А.

география ғылымдарының докторы, экономика бойынша ҚР БҒМ ЖАК профессоры,
«Нархоз» университеті, Қазақстан Республикасы, Алматы қ.

Қытайдың Жаңа Жібек жолы жобасындағы АСЕАН елдерінің орны және Қазақстан үшін мүмкін перспективалар

Қытайдың оңтүстік бағыттағы – Үндіқытай елдеріне теміржол салу жоспарлары қытайлық «Жібек жолының экономикалық белдеуі» бастамасының белсенді қатысушысы – Қазақстанда аса танымал емес. Сонымен қатар Шығыс және Оңтүстік-Шығыс аймақтары Қытай үшін бастапқы маңыздылыққа ие. Ортақ тарихы, түбірі мен ортақ өркениеттің болуы аймақты Қытаймен байланыстырады. XX ғасырдың екінші жартысында экономикалық дамудың жаңа модельдерін көрсетіп, аймақ әлемдік қауымдастықтың назарын аударды, дәл осында жаңа индустриалды елдер қалыптасты. Сонымен бірге аймақ АҚШ-тың аса назарында тұр. Мұнда оның дәстүрлі әріптестері – Жапония, Оңтүстік Корея, Аустралия орналасқан. Қытайдың күшеюімен, әлемнің екінші экономикасына айналуымен байланысты аймақтағы АҚШ пен Қытай арасында егестік өсіп келеді. Бұл жағдайларда Қытайдың Үндіқытай елдерін Жаңа Жібек жолының құрлықтық және теңіз бастамаларына тарту жоспарлары күштер балансына айтарлықтай әсер етуі мүмкін.

Зерттеу әдістемесі – экономикалық және саяси құбылыстарды танудың жалпы ғылыми қағидалары – диалектикалық, нақты-тарихи, жүйелік әдістер Қазақстан мен Оңтүстік-Шығыс Азия елдерінің мүдделерін Жаңа Жібек жолы бойынша қарастыруға мүмкіндік береді.

Зерттеу ерекшелігі / құндылығы аймақ елдерінің қытайлық «Жаңа Жібек жолының экономикалық белдеуі» бастамасында қатысу және Қазақстан территориясын Еуропаға транзиттік тасымалдау үшін қолдану мүмкіншіліктерін қарастыру болып табылады.

Түйін сөздер: Жаңа Жібек жолы, АСЕАН, Жаңа Жібек жолы шеңберіндегі Оңтүстік-Шығыс Азия елдері, Қытай, АҚШ, Қазақстан мүдделері.

Aubakirova A.A.

Doctor of Geographical Sciences, Professor of Economics,
The "Narkhoz" University, Almaty, Republic of Kazakhstan

The place of ASEAN countries in the Chinese New Silk road project and possible prospects for Kazakhstan

In Kazakhstan, which actively participates in the Chinese initiative "Economic belt of the Silk Road", China's plans to build railroads in the south direction to the countries of Indochina are less known. At the same time, the region of East and South-East Asia is a priority for China. The region is connected with China by a common history, the roots of a common civilization. In the second half of the 20th century, the region drew the attention of the world community, demonstrating new models of economic development, it was here that the newly industrialized countries (NIS) appeared. In addition, the region is a zone of intense US attention. Here are his long-standing partners Japan, South Korea, and Australia. In connection with the strengthening of China, its transformation into the second economy of the world, the confrontation between the US and China in the region is steadily growing. Under these conditions, China's plans to involve the Indochina countries in land and sea initiatives to revive the New Silk Road can significantly affect the alignment of forces.

The methodology of the research is general scientific principles of cognition of economic and political phenomena – dialectical, concrete historical, systemic, which allow us to consider the interests of Kazakhstan and the countries of Southeast Asia along the New Silk Road,

The originality / value of this study is that it considers the possible participation of the countries of the region in the Chinese initiative "The Economic Belt of the New Silk Road" and their use of the territory of Kazakhstan for transit transport to Europe.

Key words: New Silk Road (NSR), ASEAN, interests of Southeast Asian countries, China, USA, Kazakhstan in the course of the NSR.

Введение

Китайская инициатива «Один пояс – один путь» затрагивает интересы всего евразийского материка. В западном направлении это такие постсоветские страны, как Казахстан и Россия. В южном направлении это страны Юго-Восточной Азии. Первое направление в новую историческую эпоху не отличалось большой широтой и глубиной транспортных перевозок, в советское же время по идеологическим соображениям между СССР и Китаем доходило до полного закрытия пограничных переходов на границе, в частности станции Дружба на границе с Казахстаном. Второе же направление всегда оставалось важным для Китая – и в давние исторические времена, и в новейшее время как в экономическом, так и в цивилизационном плане.

Основная часть

Бурные успехи новых индустриальных стран (НИС) Юго-Восточной Азии начиная с 60-70-х годов XX века, затем феноменальные успехи модернизации китайской экономики начиная с конца 80-х годов прошлого века привели к теснейшим связям между ними. Роль экономических связей этого региона для Китая так велика, что позволила некоторым экспертам говорить, что именно регион Юго-Восточной Азии сделал Китай могущественной страной. Но мы твердо придерживаемся мнения, что Китай, китайская

цивилизация сделала себя сама. Уникальность китайской цивилизации именно в этом и состоит.

Юго-Восточная Азия является зоной интересов крупных держав – США, Китая, Японии, а также России, Индии, Австралии. Однако сам по себе регион в труднейших условиях 60-х годов прошлого века смог создать вначале политическое, а затем в 70-х годах экономическое интеграционное объединение – Ассоциацию стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН), которое, в отличие от Европейского союза, показывает другую, довольно эффективную модель интеграции. В АСЕАН входят все государства полуострова Индокитай, а также Индонезия и Бруней. Страны достигли больших успехов в либерализации торговли, согласовывают совместные планы развития. В связях со странами вне региона АСЕАН предпочитает сотрудничество в форме зоны свободной торговли, так называемую ЗСТ+. Из стран СНГ пока только Россия развивает сотрудничество с АСЕАН по форме ЗСТ+1.

Политические и экономические связи Китая со странами АСЕАН осуществляются в самых различных формах. С 2002 г. действует зона свободной торговли между Китаем и странами АСЕАН. В 2010 г. было подписано Соглашение о всеобъемлющем экономическом партнерстве АСЕАН-КНР. В результате объем товарооборота неуклонно растет и к 2020 г. планируется довести до \$1 трлн. Китай, не входя в АСЕАН, очень

тесно сотрудничает с организацией через «АСЕАН+1» (Китай), «АСЕАН+3» (Китай, Южная Корея, Япония), а также через «АСЕАН+6» (Китай, Южная Корея, Япония, Индия, Австралия и Новая Зеландия). В формате «АСЕАН+3» Китай ведет работу по созданию ЗСТ, именно в его рамках создан Азиатский валютный фонд, основными донорами которого в равных долях стали Китай и Япония. В формате «АСЕАН+6» Китай продвигает свою инициативу – соглашение по Всеобъемлющему региональному экономическому партнерству (ВРЭП). Если все 16 государств региона, которые предварительно дали согласие на участие, подпишут его, то это объединение будет одним из крупнейших в мире. На него будет приходиться свыше 30 % мирового товарооборота.

При таких разносторонних экономических связях какое же место занимают страны АСЕАН в китайском проекте Новый Шелковый путь? Традиционно место стран Юго-Восточной Азии в проекте ассоциируется с морскими путями, так как они расположены на пересечении оживленных морских путей. В 2013 году в Джакарте (Индонезия) Си Цзиньпин предложил проект «Морской Шелковый путь XXI века», который начинаясь в Шанхае, далее через Малаккский пролив, Калькутту и Индийский океан, Красное море, Средиземное море выйдет к Венеции в Италии [1].

В 2014 г. Пекин объявил о планах выделения почти 70 млрд. долл. на проекты развития инфраструктуры в АТР (в том числе: 40 млрд. – Фонду «Экономического пояса Шелкового пути» в Центральной и Восточной Азии и 20 млрд. – странам ЮВА).

Интересно, что еще до объявления инициативы НШП в Джакарте, Китай уже с 2000-х годов начал налаживать железнодорожное сообщение со странами АСЕАН. Эти проекты менее известны странам на постсоветском пространстве, занятым продвижением транспортных путей на запад, в Европу. Планы Китая по строительству железной дороги в регионе впечатляют: через весь полуостров Индокитай от Китая (Куньмин) до самой южной оконечности полуострова – Сингапура. Дорога пройдет через территории Лаоса, Вьетнама, Тайланда, Камбоджу, Малайзию. Строительство первого участка трансконтинентальной индокитайской дороги протяженностью 400 км началось весной 2011 г., а конец строительства ожидают к 2020 г. Стоимость строительства оценивается в 40 млрд. юаней, 70% из которых намерена предоставить китайская сторона [2].

При успешном окончании строительства именно из-за перегруженности морских путей все страны Индокитая, получив сухопутный выход в Китай, заинтересованы в налаживании связей в Европу через китайский порт Ляньюньгань и далее через территорию Китая и Казахстана.

Так, в начале марта 2017 года делегация вьетнамских железнодорожников во главе с заместителем Генерального директора ГК «Вьетнамская железная дорога» Фан Куок Анем побывали в Казахстане на инфраструктурных объектах СЭЗ «Хоргос – Восточные ворота» и станции Алтынколь [3]. Заинтересованность именно Вьетнама объясняется тем, что он первым из стран Индокитая в 2015 году официально подписал Соглашение о свободной торговле со странами ЕАЭС. В случае положительного опыта данное соглашение может послужить началом переговоров других стран АСЕАН о заключении подобных соглашений с ЕАЭС о свободной торговле, что позволит повысить общий уровень экономической интеграции со странами ЮВА.

В нынешнем году будет сформирован первый грузопоток из Вьетнама через Хоргос в Казахстан и другие страны Центральной Азии и Европы. «Планируем доставлять зерно и другие казахстанские товары полностью континентальным маршрутом железнодорожным транспортом, без перегрузки в порту Ляньюньгань, напрямую в нашу столицу – Ханой. Возможно, введем в текущем году первый демонстрационный поезд, а затем сделаем его регулярным», – сказал господин Фан Куок Ань.

Транзитные перевозки по территориям Казахстана, Китая, Вьетнама с использованием пограничных переходов Дундань (СРВ) – Пэнсян (КНР) – Достык и Алтынколь (РК) имеют большие перспективы. Казахстану очень интересен рынок Вьетнама. Экономики двух стран не являются конкурентами, а расположенные в диаметрально противоположных природных зонах они интересно дополняют друг друга.

Страны Юго-Восточной Азии имеют, как уже было отмечено, длительную историю взаимоотношений с Китаем. Китай твердо придерживается в своей внешней политике сформулированных в 50-х годах прошлого века пяти принципов мирного сосуществования. Эти принципы основаны на уважении суверенитета и невмешательстве во внутренние дела других стран. На примере стран Юго-Восточной Азии можно заметить, что они не видят в Китае врага. Это вынуждены признать и реально оценивающие ситуацию западные ученые. Так, американский политолог Дэвид

Кан пишет, что восточно-азиатские страны не видят в Китае угрозы и им выгодно развивать с ним дружественные отношения (Kang : 206).

Вероятно, одной из причин такого отношения надо искать в интенсивных экономических связях стран Восточной и Юго-Восточной Азии с Китаем. Реализация Морского Шелкового пути XXI века позволяет Китаю развить более углубленные отношения со странами данного региона. Стоит отметить, что 80 % поставки энергоносителей в КНР идет через Малаккский пролив Юго-Восточной Азии. Тесные экономические связи являются надежной основой для сохранения и политической стабильности в регионе. Для государств Центральной Азии это хороший пример.

Однако, хотелось бы отметить, что на современном этапе интеграционного процесса в АСЕАН специалисты отмечают активизацию процессов, препятствующих дальнейшей интеграции. Преобладание формы ЗСТ+, в отличие от традиционной модели интеграции, преобладающей в ЕС и ЕАЭС, то есть от ЗСТ к таможенному союзу, общему рынку и далее к экономическому союзу вызывают определенные трудности в развитии экономических связей со странами. Большое количество двусторонних преференциальных торговых соглашений и неоднородность правил торговли значительно усложнили взаимодействие в регионе (Изотов: 67).

Но в регионе есть и другие, более существенные причины, влияющие на интеграционные процессы. Естественно, нельзя сказать, что в отношениях стран региона с Китаем все безоблачно. Так, получили широкую известность территориальные споры между Китаем и странами региона в акватории Южно-Китайского моря (ЮКМ). Однако, конфликт из регионального в последнее время превращается в глобальный, когда вмешиваются внерегиональные игроки, и в первую очередь, США. Проблема здесь стоит шире – это соперничество за влияние в регионе между США и Китаем, что, помимо других негативных сторон, напрямую препятствует, во-первых, полноценной региональной интеграции, а во-вторых, участию других стран, например Казахстану, в работе АСЕАН.

В соперничестве с Китаем США в период администрации Обамы, чтобы продвинуть свои интересы и привязать страны региона к своей экономике, предприняла поистине глобальный шаг. Так, 4 февраля 2016 г. по инициативе США было подписано соглашение о создании Транстихоокеанского партнерства (ТТП), в ко-

торое ожидаемо не был приглашен Китай. После ратификации соглашения всеми странами, на которую уйдет как минимум два года, в АТР должна была появиться огромная зона свободной торговли, объединяющая 12 стран – Австралию, Бруней, Вьетнам, Канаду, Малайзию, Мексику, Новую Зеландию, Перу, Сингапур, США, Чили и Японию. Однако пока шел процесс ратификации парламентами стран, новая администрация США во главе с президентом Трампом весьма негативно отнеслась к данному проекту и по существу отказалась от него. В данной ситуации, как отмечают эксперты, Япония пытается спасти ситуацию. Ею иницированы два мероприятия: саммит в Ханое, проведенном 21 мая по инициативе Токио с лидерами 11-и (то есть без США) участников ТТП и через полтора месяца в Японии прошла встреча ответственных представителей 11-и стран [6]. С другой стороны, Япония, интересуясь китайской инициативой возрождения “Великого Шелкового пути”, проявляет чудеса внешнеполитической эквилибристики – теперь она не исключает подключения Китая к проекту “ТТП без США”. Аналитики считают, что для этого предполагается использовать площадку очередного форума АТЭС, который состоится в ноябре с. г. во Вьетнаме. К тому же без участия США заинтересованность ТТП некоторыми странами Юго-Восточной Азии явно упала, так как возможность беспопыльной торговли с первой экономикой мира трудно возместить.

Интересна на данный момент позиция Тайланда, который вслед за Вьетнамом проявляет интерес к сотрудничеству с ЕАЭС. В апреле 2016 г. премьер-министр Тайланда генерал Прают Чан-Оча посетил Россию. Тогда он заявил о желании Таиланда создать с ЕАЭС зону свободной торговли. Судя по заявлениям СМИ, такие переговоры ведутся.

Выводы

Политическая ситуация в регионе чрезвычайно противоречивая. Обстановку накаляют действия КНДР и ответные действия США. К тому же многие эксперты склонны видеть в действиях США по отношению к КНДР, как и во многих его действиях в Азии, как направленные именно против Китая. На этом фоне инициатива Китая по строительству Нового Шелкового пути выглядит как взвешенный шаг по налаживанию экономических отношений со всеми странами Евразии. Китай демонстрирует добрую волю и,

что очень важно, выделяет внушительные средства для успешной реализации проекта. К тому же Китай в своем проекте не предполагает переход к наднациональному регулированию, что также привлекает страны региона. Также стоит отметить, что Китай в своих инициативах больше, чем США учитывает особенности азиатских стран. Так, в проекте ВРЭП Китай предлагает более мягкий подход к либерализации, чем США, который исходит из более высоких требований

уровня ВТО. Можно с уверенностью констатировать, что при успешном переговорном процессе подключение стран Евразии к китайским проектам сухопутных и морских путей Нового Шелкового пути может стать драйвером развития не только экономики Китая, но и всех стран-участниц проекта. Для Казахстана же подключение стран Юго-Восточной Азии к сухопутным проектам через его территорию сулит дополнительные выгоды.

Литература

- 1 Tiezzi S. China's 'New Silk Road' Vision Revealed. Available at: <http://thediplomat.com/2014/05/chinas-new-silk-road-vision-revealed/> (accessed 02.07.2014).
- 2 <https://ru.journal-neo.org/2017/08/28/novy-j-shelkovy-j-put-sblizit-strany-asean-s-kitaem/>
- 3 <http://www.kazpravda.kz/fresh/view/tranzit-iz-hanoya-v-evropu/>
- 4 Kang D. China Rising: Peace, Power and Order in East Asia. – NY: Columbia University Press, 2007. – P. 296
- 5 Изотов Д. Россия АТР: Перспективы либерализации торговли // Ж. МЭ и МО. – 2017. – №5. – С. 67.
- 6 Терехов В. Большие манёвры вокруг интеграционных проектов // Ж. Новое восточное обозрение. <https://ru.journal-neo.org/2017/07/24/bol-shie-manyovry-vokrug-integratsionny-h-proektov/>

References

- 1 Tiezzi S. China's 'New Silk Road' Vision Revealed. Available at: <http://thediplomat.com/2014/05/chinas-new-silk-road-vision-revealed/> (accessed 02.07.2014).
- 2 <https://ru.journal-neo.org/2017/08/28/novy-j-shelkovy-j-put-sblizit-strany-asean-s-kitaem/>
- 3 <http://www.kazpravda.kz/fresh/view/tranzit-iz-hanoya-v-evropu/>
- 4 Kang D. China Rising: Peace, Power and Order in East Asia. – NY: Columbia University Press, 2007. – P. 296
- 5 Izotov D. Rossiya ATR: Perspektivy liberalizacii trgovli // Zh. MJe i MO. – 2017. – №5. – S. 67.
- 6 Terehov V. Bol'shie manjovry vokrug integracionnyh proektov // Zh. Novoe vostochnoe obozrenie. <https://ru.journal-neo.org/2017/07/24/bol-shie-manyovry-vokrug-integratsionny-h-proektov/>