

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное образовательное учреждение
высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)»
Институт лингвистики и международных коммуникаций
Кафедра международных отношений и зарубежного регионоведения

РАБОТА ПРОВЕРЕНА

Рецензент, (должность)

_____ (И.О. Ф.)

_____ 2017 г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Заведующий кафедрой, к.т.н., доцент

_____ Л.И. Шестакова

_____ 2017 г.

Китай и страны Центральной Азии:
проблемы экономического взаимодействия

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ
ЮУрГУ–410301.2017.822 ПЗ ВКР

Руководитель ВКР, д.и.н., профессор

_____ А.Д. Таиров

_____ 2017 г.

Автор проекта

студент группы ЛМ-405

_____ А.А. Лидовская

_____ 2017 г.

Нормоконтролер, д.и.н., профессор

_____ А.Д. Таиров

_____ 2017г.

Челябинск 2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	9
1 СТАНОВЛЕНИЕ И ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ КИТАЙ И СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ	11
1.1 «Новая» Центральная Азия и Китай	11
1.2 Этапы экономической политики Китая в Центральной Азии.....	14
2 ФОРМАТ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ КИТАЯ И СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ	29
2.1 Экономическое взаимодействие между Китаем и странами Центральной Азии на современном этапе	29
2.2 Закрепление за Китаем роли поставщика готовой продукции.....	46
2.3 Центральная Азия как главный поставщик сырьевых ресурсов.....	51
3. КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ КИТАЯ И СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ.....	59
3.1 Слабость экономик Центральной Азии	59
3.2 Удаленность Центральной Азии и внутренних рынков Китая от морских коммуникаций и основных рынков.....	64
3.3 Наличие многочисленных торговых барьеров.....	74
4 ПЕРСПЕКТИВЫ РЕШЕНИЯ КЛЮЧЕВЫХ ПРОБЛЕМ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУ КИТАЕМ И СТРАНАМИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ	80
4.1 Форсирование региональной интеграции в Центральной Азии	80

4.2 Интеграция транспортно-коммуникационных систем Китая и Центральной Азии	88
4.3 Стратегия современности «Один пояс - один путь» в Центральной Азии....	99
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	106
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	115
ПРИЛОЖЕНИЕ А. Уровень годовых товарооборотов за время экономического сотрудничества Китай и стран Центральной Азии	115
ПРИЛОЖЕНИЕ Б Обозначение транспортных коридоров.....	119

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

АО – акционерное общество;

ВВП – валовой внутренний продукт;

ВКТ – высокоскоростная трасса;

ВМС – военно-морские силы;

ВМФ – военно-морской флот

ВТО – Всемирная торговая организация;

г. – год;

ГАЖК - государственная акционерная железнодорожная компания;

Госсовет – Государственный совет;

ГЭС – гидроэлектростанция;

Долл. – доллар;

ЕврАзЭС – Евразийское экономическое сообщество;

ЕС – Европейский союз;

ЖДЧФ – железная дорога «Чуй–Фергана»;

км. – километр;

КНР – Китайская Народная Республика;

КПП - контрольно-пропускной пункт;

ЛЭП – линия электропередачи;

млн – миллион;

МТК – Международный транспортный коридор "Север–Юг";

НАТО – Организация Североатлантического договора;

НАФТА – Северо-Американское соглашение о свободной торговле;

НОАК – народно-освободительная армия Китая;

ОАО – открытое акционерное общество;

ОДКБ – Организация Договора о коллективной безопасности;

ОЦАС – Организация Центрально-Азиатского сотрудничества;

ОЭС - Организация экономического сотрудничества;

Рис. – рисунок;

РТ – республика Таджикистан;

РФ – Российская Федерация;

СП – совместное предприятие;

СССР – Союз Советских Социалистических республик;

СУАР – Синьцзян-Уйгурский автономный район;

Табл. – таблица;

ТКМК – Транскиргизский международный коридор;

ТРАСЕКА – транспортный коридор «Европа — Кавказ — Азия»;

ЦА – Центральная Азия;

ЦАРЭС – Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество;

ЦАЭС – Центральноазиатское экономическое сотрудничество;

ШОС – Шанхайская организация сотрудничества;

РК – республика Казахстан;

ТАЖМ – Трансазиатская железнодорожная магистраль;

ТМТМ – Транскаспийский международный транспортный маршрут;

КТЖ – Казахстанские железные дороги

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность данной работы обусловлена стремительным развитием экономического взаимодействия Китая и стран Центральной Азии, возникающими проблемами в ходе сотрудничества и, соответственно, необходимостью поиска путей решения данных проблем.

В настоящее время Китайская Народная Республика по-максимуму сосредоточила свое внимание на экономическом сотрудничестве с республиками Центральной Азии с целью еще большего укрепления своего экономического положения на мировой арене. Но данный регион является стратегически важным и для других сильных игроков в лице России и США, стремящихся реализовать в нем собственные интересы. Складывающаяся ситуация ведет к возникновению соперничества за влияние в регионе.

Цель работы: на основе анализа экономического взаимодействия Китая и стран Центральной Азии выявить проблемы этого взаимодействия и наметить возможные пути их решения.

Задачи работы:

- Проанализировать становление и развитие экономического взаимодействия Китая и стран Центральной Азии;
- Рассмотреть формат торгово-экономических отношений Китая и стран Центральной Азии на современном этапе;
- Выявить ключевые проблемы экономического сотрудничества Китая и стран Центральной Азии;
- Выделить перспективы решения ключевых проблем экономического взаимодействия между Китаем и странами Центральной Азии и возможные пути их решения.

Объектом работы являются экономическое взаимодействие Китая и стран Центральной Азии. Предмет – проблемы экономического взаимодействия Китая и стран Центральной Азии и возможные пути их решения.

Результаты работы рекомендуется использовать при рассмотрении дальнейших тем, для более глубокого рассмотрения дальнейших событий.

1 СТАНОВЛЕНИЕ И ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ КИТАЙ И СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

1.1 «Новая» Центральная Азия и Китай

Государства Центральной Азии всегда являлись пристальными объектами для наблюдения крупных стран-держав, одной из которых и является КНР. Страны Центральной Азии, к которым официально относят такие государства как Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Кыргызстан, Туркменистан, являются ближайшими соседями для Китайской Народной Республики. Таджикистан, Киргизстан и Казахстан являются непосредственными соседями, так как имеют общую границу протяженностью 3700 км. Ранее, до распада СССР, вышеперечисленные страны находились полностью под контролем России, Китай вел осторожную политику в отношении этих государств, так как Россия всегда являлась влиятельной страной.

В 1991 г. произошел распад СССР, в ходе чего страны Центральной Азии вышли из под контроля России и обрели независимость. Сложившаяся ситуация складывалась благоприятно для КНР, так как тогда Китай мог бы оказывать необходимое влияние на независимые государства.

В январе 1992 г. Китай официально установил дипломатические отношения с пятью новыми независимыми государствами, которые образовались на постсоветском пространстве. В это время в Центрально-Азиатском регионе складывалась довольно нестабильная политическая обстановка, которая способствовала активизации в установлении связей с Китаем. Проблема уйгурского сепаратизма, Тибет, угроза исламского фундаментализма и другие проблемы подобного характера – все это требовало немедленной координации совместных действий с коллегами из соседних стран. В связи со сложившейся обстановкой, Китай в данный период вел осторожную политику. Несмотря на то, что в документах и соглашениях указывалось о равноправных дружественных связях и отношениях между Китаем и странами постсоветского пространства, Китай расставлял приоритеты. В сложившей-

ся геополитической остановке, в которой страны Запада активно стремились занять лидирующее положение в Центральной Азии, «молодые» государства не имели четкого направления во всех областях: для КНР на первый план выходили государства, с которыми активно развивались торгово-экономические отношения, а также политические связи.

Проблемы сохранения безопасности, возникшие в регионе вследствие угрозы исламского терроризма, проблемы безопасности совместных границ, необходимость развития торгово-экономических связей, – все это способствовало началу активного сотрудничества КНР и стран Центральной Азии. Позже, через 4 года, эти проблемы стали фундаментальными причинами для организации «Шанхайской пятерки» в апреле 1996 г. [24, с. 330].

«Шанхайская пятерка» развивалась очень динамично и являлась одной из приоритетных международных структур. В августе 1999 г. в столице Кыргызстана, в Бишкеке была утверждена общеполитическая декларация главами стран-участниц. Активно стояла проблема сохранения безопасности в регионе. 1–2 декабря 1999 г. состоялась встреча представителей правоохранительных органов, а уже в 2000 г. была организована встреча министров обороны [24, с. 335]. Шло обсуждение о включении Узбекистана и Монголии в «Шанхайскую пятерку», а также особое внимание уделялось Афганистану. Постоянное нестабильное положение Афганистана в военном и политическом плане представляло угрозу безопасности в Центрально-Азиатском регионе, что заставляло серьезно задуматься о включении Афганистана в «Шанхайскую пятерку».

Разность политических взглядов, религиозная составляющая, национальное «расхождение» порождало конфликты между сторонами Афганистана. Для решения данной проблемы была организована группировка «6 плюс 2», где собирались представители Китая, России, США, Ирана, Пакистана, Таджикистана, Туркмени под руководством ООН. 19 июля 1999 г. на встрече страны-представители группировки активно призывали стороны Афганистана прекратить конфликт, сложившийся на фоне вышеперечисленных факторов.

Одним из главных геополитических направлений Китая в Центрально-Азиатском регионе являлось воссоздание важного экономического проекта «Шелкового пути», который являлся важным связующим торговым звеном между Европой и КНР. Отправной точкой для воссоздания торгового пути явилось соглашение о транзитных перевозках через территории Пакистана, Китая, Киргизстана и Казахстана, которое и было подписано данными государствами. Протяженность трассы для транзитного движения составляла 3726 км от Алма-Аты до пакистанского порта Карачи, располагающегося на побережье Аравийского моря. Более 6 лет шли переговоры об открытии транзитного движения, и в 1995 г. было подписано соглашение между участниками процесса, где каждый брал на себя обязательства по созданию должных условий для полноценной работы проекта. Обязательства по реализации должных условий на дорогах были качественно реализованы, также решена проблема выдачи пограничных пропусков, виз.

Однако, несмотря на попытки КНР ограничить всяческое влияние Запада на рассматриваемом геополитическом пространстве, страны «новой» Центральной Азии прекрасно осознавали преимущества своего положения и также пытались по-максимуму получить выгоду со стороны Запада в ходе реализации проекта. Так как проблема безопасности была одной из первостепенных проблем, страны Центральной Азии, такие как Кыргызстан, Узбекистан и другие, стремились наладить военно-политические связи с Западом. В этих условиях создается блок ГУУАМ (Грузия–Украина–Узбекистан–Азербайджан–Молдавия), базирующийся на решении вопросов транспортировки нефти и газа. Активно проводились военные реформы по западному образцу, а Ташкент и Бишкек допускали расположение военных баз США на своей территории. Соответственно, это создавало благоприятную почву для того, чтобы Запад активно начал распространять свое влияние на развитие «Шелкового пути». Все происходящее настораживало Москву и Пекин, для которых Центрально-Азиатский регион являлся зоной геостратегических интересов. В течение 130 лет Центральная Азия для Китая выступала как регион, необходимый для общего комплексного развития отношений между Китаем

и СССР. Когда распался СССР, и государства Центральной Азии обрели независимость, Пекин начал активно развивать сотрудничество с государствами постсоветского пространства.

1.2 Этапы экономической политики Китая в Центральной Азии

Уже 26 лет Китай активно сотрудничает с государствами региона. За весь период долгосрочного сотрудничества между КНР и странами Центральной Азии, исследователи проанализировали действия Китая в отношении стран региона, что позволило выделить три главных этапа в его внешней политике Китая.

Первый этап пришелся на начало 1990-х гг. В 1991 г. распад СССР стал большой неожиданностью для КНР. Так как все это время Центральная Азия в основном находилась под влиянием Москвы, Китай не имел четко установленных долгосрочных интересов в данном регионе и не предполагал таких резких перемен. Более того, на постсоветском пространстве сложилась неопределенная ситуация, обусловленная проблемами безопасности, вопросами границ, а еще и тем, что страны «новой» Центральной Азии не знали, как правильно «использовать» ту самую независимость, которую они получили вследствие распада СССР. Китай не рассматривал Центральную Азию как приоритетное направление внешнеэкономической политики. В то время положение Пекина на международной арене было нестабильное. Китайская экономика еще оценивалась как довольно слабая. Установление хороших отношений с Россией для Китая являлось крайне важным. Москва была отправной точкой влияния в Центральной Азии, соответственно Пекину не выгодно было портить отношения с Россией. Это являлось ещё одной причиной для того, чтобы Китай не рассматривал в данный период Центральную Азию как одно из главных экономических направлений.

Государства Центральной Азии, в свою очередь, также не рассматривали сотрудничество с Китаем как одно из перспективных направлений. Основными внешнеэкономическими партнерами в начале 1990-х гг. были Россия, наиболее

развитые страны Запада, а также страны исламского мира, которые являлись более близкими по духу и культуре. В 1960–1970-х гг. в СССР сложился образ в лице противника КНР для СССР. Так как страны Центральной Азии до распада СССР входили в его состав, то, соответственно они тоже рассматривали КНР как потенциального противника и относились к нему с осторожностью.

Политику, которую проводил Китай в отношении Центральной Азии в 1990-х гг. можно назвать «политикой выжидания». Пекин считал необходимым решить ряд территориальных вопросов совместно с Россией, урегулировать дипломатические контакты, найти пути решения проблемы уйгурского сепаратизма. Экономические связи на данном этапе не были развитыми, ограничивались только торговлей, обороты которой были небольшими. Торговля носила характер внезапности. В период 1992–1995 гг. товарооборот с центральноазиатскими государствами не превышал 360–512 млн долларов в год (таблица 1) [24–36].

Объёмы торговли в таблице приведены без учета китайско-таджикского и китайско-туркменского товарооборотов, так как не было найдено данных о товарооборотах в вышеуказанные годы. Но это не меняет общей картины, потому что в те годы объем китайско-туркменской и китайско-таджикской торговли были незначительны.

Торговля преимущественно велась с Казахстаном и Кыргызстаном через СУАР. А эти страны, в свою очередь, можно было назвать проводниками китайских товаров в другие государства, такие как Узбекистан и Россия.

В заключение можно сказать, что Китай не имел в 1990-х гг. четко обозначенных экономических целей и стратегии, линия китайских интересов в этом регионе еще не была четко сформулирована, но предполагалось, что сотрудничество КНР с Центрально-Азиатским регионом стало бы дополнительной возможностью по стимулированию экономики СУАР.

Вторая половина 1990-х гг. считается началом второго этапа экономической политики Китая в отношении Центральной Азии. В этот период отмечалась значительная активизация Китая в отношении Центрально-Азиатского региона. На

это были и свои причины. К середине 1990-х гг. требовалось пересмотрение всей внешней политики Пекина. Этому поспособствовали следующие произошедшие события: в 1995–1996 г. произошло обострение ситуации вокруг Тайваня, за ним последовал очередной этап китайско-американского противостояния, а также финансовый кризис в 1997–1998 г. в Юго-Восточной Азии. Все эти события стали знаковыми для китайского руководства. Они показывали необходимость активизировать и сделать наступательной внешнюю политику для того, чтобы достичь прорыва в своем экономическом развитии. В противном случае, сложившаяся обстановка грозила тем, что Китай мог бы стать уязвимым перед однополярной системой международных отношений, складывавшейся под эгидой США. Кроме размышлений по данному вопросу, Пекина волновали вопросы безопасности, а также необходимость в экономическом развитии собственных районов, в первую очередь СУАР.

К середине 1990-х гг. наблюдалось более явное отставание этих районов от приморских окраин страны. Следствием этого стало ухудшение социальной ситуации на «национальных окраинах» страны. Центрально-Азиатский регион начал рассматриваться Пекином для реализации стратегии освоения «Большого Северо-Запада», в том числе и СУАР, который являлся частью данного пространства. Эти интересы были обусловлены тем, что уже окончательно подтвердилось наличие больших запасов нефти и газа в Центральной Азии, а также наличие сырьевых баз и месторождений. Помимо этого, Центрально-Азиатский регион становился постоянно растущим рынком сбыта товара.

Так как страны Центрально-Азиатского региона имеют с КНР общую границу, это давало возможность КНР использовать ресурсный запас, а также создать инфраструктуру для транзита сырьевых запасов. В первую очередь все усилия были направлены на СУАР. Предполагалось задействовать сырьевые запасы региона для увеличения роста и развития промышленности в Синьцзяне. А также планировалось через СУАР продвижение китайской продукции на центральноазиатский

рынок. Это бы способствовало улучшению уровня экономики в западных районах страны.

Можно сказать, что на втором этапе, помимо интенсивного сотрудничества КНР с Центрально-Азиатским регионом по вопросам безопасности и в институциональной сфере («Шанхайская Пятерка»), повышенное внимание отводилось развитию экономических связей. Одним из показателей стали проекты инвестиций Китая в Центральную Азию, преимущественно в нефтегазовую отрасль, а также в увеличение объемов торговли.

Потребность китайской экономики в сырьевых ресурсах постоянно возрастала, необходимо было обозначить интересы в энергетической сфере в Центральной Азии, а также полностью к Каспийскому региону. К этому подтолкнуло и то, что во второй половине 1990-х гг. точка активности нефтегазовых компаний на Каспийском шельфе достигла своего пика. В этих условиях КНР приступил к реализации первого масштабного нефтегазового проекта в Казахстане. В 1996 г. был завершен проект освоения углеводородных месторождений на западе Казахстана, в Актюбинской области. А в 1997 г. Китайская национальная нефтегазовая корпорация приобрела за 325 млн долл. 66,7% акций казахстанской ОАО «Актобемунгаз» с обязательствами инвестировать в течение 20 лет не менее 4 млрд долларов [48].

Во второй половине 1990-х гг. КНР проявляла повышенное внимание к центральноазиатским рынкам, а страны Центральной Азии также в свою очередь были заинтересованы в импорте товаров широкого потребления и деталей автомобильной промышленности из КНР. Так как после распада СССР произошел фактический разрыв экономических связей, то поставки необходимых товаров, которые производились преимущественно в России или в странах СНГ, фактически прекратились. Повышенный спрос на данные виды товаров из Китая привел к увеличению объема производства и, соответственно, к увеличению объемов сбыта производимого товара. Именно СУАР в этот период выступал площадкой для торговли: 60–70% китайско-центральноазиатской торговли приходилось на

Синьцзян. Во второй половине 1990-х гг. уже наблюдались значительные сдвиги в масштабах торговли между КНР и странами Центральной Азии. В 1996–2000-х гг. товарооборот Китая с государствами региона составлял 580–1050 млн долл. Это в полнину превышало показатели по сравнению с первой половиной 1990-х гг. (таблица 2)

Данные не являются максимально точными, так как объемы торговли в 1996–1997 гг. приведены без учета китайско-туркменского и китайско-таджикского товарооборотов. Но это не влияет на общую картину, так как в этот период торговые обороты с Таджикистаном и Туркменистаном по-прежнему являлись незначительными [36].

Экономические связи КНР и стран Центральной Азии складывались по модели «сырье в обмен на готовую продукцию». Государства региона экспортировали в Китай энергоносители, химическое и текстильное сырье (кожевниковое сырье, хлопковое волокно), черные и цветные металлы (включая металлический лом). Экспорт из КНР был основан на продукции широкого потребления, которая как раз была необходима потребительским рынкам государств региона для насыщения, первоначально Казахстану и Кыргызстану. С середины 1990-х гг. Китаем также планировалось развитие транспортно-коммуникационных проектов, которые включали автомобильные магистрали и железнодорожную сеть «Китай–Кыргызстан–Узбекистан». Эти проекты были направлены на повышение уровня экономического развития и СУАР, и КНР.

Можно отметить, что данный этап стал важным и знаковым для КНР. Именно на этом этапе КНР изменила ранее выбранную «политику выжидания» на «политику постепенного проникновения в регион». Также, по сравнению с началом 1990-х гг., Пекин уже имел четко выстроенную стратегию в отношении данного региона. Во-первых, это сотрудничество и решение вопросов и проблем в сфере безопасности по всей протяженности границы КНР со странами Центральной Азии; во-вторых, это создание благоприятной обстановки для развития экономических связей с государствами Центрально-Азиатского региона.

Третий, последний этап ознаменовался укреплением еще более тесного сотрудничества после событий 11 сентября 2001 г. Этот этап продолжается до сегодняшнего дня.

В начале 21 в. со стороны Пекина был выработан четкий и активный курс на проникновение в Центральную Азию. После событий, произошедших 11 сентября 2001 г. обстановка в Центрально-Азиатском регионе и вокруг него претерпела значительные изменения. Статус Центральной Азии поменялся из периферического в стратегический. Произошедшие события стали одной из причин, которые поспособствовали изменению стратегии КНР в отношении данного региона. США активизировало внешнюю политику в Евразии, и Вашингтон, под предлогом антитеррористической операции, попытался осуществить политическое, военное, а также экономическое реформирование Центральной Азии. В связи с тем, что США резко активизировало свою политику в данном регионе, КНР серьезно пересмотрела значение данного региона в своих стратегических приоритетах.

Ранее Пекин большое значение отводил именно сотрудничеству в сфере безопасности и установлению дипломатических отношений. Экономические вопросы отводились на второй план. В первом десятилетии наступившего века ситуация кардинально изменилась, так как национальная экономика КНР набирала обороты, и Центральная Азия уже представляла перед Китаем как регион для реализации экономических интересов и стратегий. Первоначально Китай решил укреплять свои позиции за счет осуществления инвестиционных проектов, а также кредитования наиболее весомых экономических проектов. Пекин активно проводил политику по выдаче целевых кредитов на льготных условиях для реализации проектной деятельности. Вопросами по кредитованию стран региона занимался экспортно-импортный банк КНР, а кредиты преимущественно осваивались китайскими компаниями. Инвестиционная деятельность была направлена на необходимость освоения месторождений углеводородного сырья. Наиболее привлекающими внимание стали запасы нефти и газа Казахстана и Туркменистана. С 2003 г. КНР постоянно присутствовал в Казахстане с целью реализации проектов. Преж-

де всего, Казахстан привлекал нефтегазовую отрасль. Следует отметить, что КНР приобрел множество активов в данной отрасли, на строительство и реализации проекта нефтепровода Атасу–Алашанькоу, пропускной способностью 10 млн т. в год. Китай также давал кредиты и осуществлял инвестирование в развитие других отраслей Казахстанской экономики. С 2006 г. повышенным вниманием со стороны КНР начал пользоваться и Туркменистан. Проекты в основном были направлены на освоения газового сектора: освоение газового месторождения «Багтиярлык», строительство газопровода Туркменистан–Китай, по которому планировалась поставка газа из вышеуказанного месторождения в провинцию Китая, Гуандун, которая расположена в восточной части страны.

Несмотря на то, что КНР была наиболее заинтересована именно нефтегазовой отраслью, ее экономическая активность начинала уже распространяться и на другие сферы деятельности. Китай начал проявлять интерес к таким областям как атомная энергетика (преимущественно в Казахстане), гидроэнергетика, строительство, транспортные коммуникации, химическая, а также легкая промышленность. Вследствие этого, если ранее присутствие Китая наиболее масштабно ощущалось в Казахстане и Туркменистане, то в данный период его влияние распространялось на Узбекистан, а также Таджикистан и Кыргызстан, в котором практически отсутствовали углеводородные ресурсы. По подсчетам на 2009 г. объем финансовых ресурсов КНР в Центральной Азии (с учетом кредитования, инвестирования, приобретения активов) составил 16,2 млрд долларов.

Проекты инвестирования способствовали развитию китайско-центральноазиатской торговли. За 2001–2008 гг. товарооборот между КНР и государствами центральноазиатского региона вырос приблизительно в 13,6 раза, составив при этом порядка 20,2 млрд долл. (таблица 3).

Кроме того, что активно осуществлялась инвестиционная деятельность, а также кредитование, Пекин развивал экономические связи, в основном торговые, в многостороннем формате. КНР упорно настаивала и поддерживала развитие экономической составляющей в ШОС. С 2005 г. в рамках организации начали функ-

ционировать Деловой совет и межбанковское объединение. Главную задачу, которую выполняли данные подструктуры, являлось координирование финансовых, государственных и предпринимательских групп для разработки и реализации новых инвестиционных проектов в различных экономических сферах (преимущество отдавалось сырьевым секторам). Доминирующую роль в данных подструктурах занимал Китай.

Несмотря на мировой финансовый кризис, Китай продолжал реализовывать стратегию по проникновению в Центральную Азию и осуществлению экономических интересов. Так как экономика стран «новой» Центральной Азии была развита на тот момент относительно слабо, в годы мирового финансового кризиса государства нуждались в финансировании. Пекин решил воспользоваться сложившимися условиями и расширить кредитование, использование которого уже отработали за многие годы. В июне 2009 г. на саммите ШОС, который проходил в России, в Екатеринбурге, Китай официально объявил о готовности предоставить странам региона 10 млрд долларов в форме кредитования [36].

Конец 2000-х гг. характеризовался временем значительных перемен для Китая и стран Центральной Азии в региональной политике. Эти изменения оказали влияние на развитие как двусторонних, так и многосторонних отношений. Резкие перемены позволили сделать вывод о том, что государства с обеих сторон не всегда готовы к внезапным изменениям на геополитическом пространстве. Ситуация в регионе по-прежнему не являлась стабильной. За счет такой нестабильности, Китай усиливал региональное влияние, принимая активное участие в реализации многих проектов двустороннего и многостороннего сотрудничества. Основополагающий фактор, который повлиял на экономические отношения между Центрально-Азиатским регионом и Китаем стал мировой финансовый кризис. Максимальное влияние он оказал на развитие двусторонней торговли. В условиях кризиса появились новые возможности в сфере сотрудничества (появление новых моделей сотрудничества). Но, несмотря на такие возможности, каждое государство искало собственный выход в решении финансовых проблем, возникших в данный период.

Китайская экономика показала свои возможности по сохранению высоких темпов экономического развития, несмотря на финансовый кризис. Страны Центральной Азии, в которых присутствовала нестабильная политическая ситуация, а также слаборазвитая экономика, пострадали значительно. Только Узбекистан и Туркменистан пострадали частично. Особенно сильное влияние мировой финансовый кризис оказал на государства с экономикой открытого типа. Наиболее ярким примером являлся Казахстан. В целом, в условиях развития кризиса товарооборот КНР с государствами Центральной Азии не претерпевал больших изменений и сократился на малую долю. В этот период Китай являлся крупнейшим торговым партнером для всех стран региона, кроме Туркменистана. Так как экономика республик была слабой, а китайская экономика – относительно стабильной, Китай играл важную роль в вопросах финансирования, инвестирования и кредитования государств Центральной Азии в период кризиса.

Уже в сентябре 2013 г. китайское руководство озвучило программу абсолютной активизации всей внешнеэкономической деятельности в Евразии, которая называлась «Экономический пояс Шелкового пути». Проект вступил в действие после нескольких лет его подготовки. Китай трактовал значимость данного проекта как возможность соединить Центральную, Восточную, Южную и Западную Азию разнообразными вариантами экономического взаимодействия [36]. По данному проекту Китай выдвинул собственные условия ведения экономической политики в регионе:

1. Продвижение региональной экономической интеграции;
2. Ускорение темпов строительства единой транспортной инфраструктуры, которая предполагала включение сквозной транспортной магистрали от Тихого океана до Балтийского моря и трасс, которые должны были соединять Восточную, Западную и Южную Азию;
3. Увеличение объемов торгового и инвестиционного сотрудничества;
4. Снижение и ликвидация торговых барьеров, сокращение издержек, упрощение бюрократических процедур;

5. Увеличение доли расчетов в национальных валютах;

6. Расширение «народных связей» с целью «подкрепить национальное сотрудничество прочной социальной и общественной базой» [14].

Решение о закреплении своего присутствия в Центрально-Азиатском регионе не являлось тактическим маневрированием Пекина. Оно явно носило долгосрочный самодовлеющий характер. Многочисленные факты указывали на то, что Китай активно пользовался тем, что центральноазиатские государства стремились к расширению границ своего сотрудничества. Причем они сами нередко являлись первой стороной, которая способствовала возникновению конкурентных ситуаций для извлечения всевозможных выгод. Китай грамотно и расчетливо воспользовался сложившейся обстановкой. Он тактично проник вглубь центральноазиатского региона, принимая активное участие в действующих проектах и предлагая новые идеи [13]. Предусматривались два важных аспекта в сотрудничестве Китая и центральноазиатских государств. Во-первых, деятельность Китая способствовала социально-экономическому развитию центральноазиатских стран, повышению занятости населения и его образовательному уровню, способствовала так называемому «стягиванию региона», который по-прежнему являлся раздираемым под влиянием региональных проблем. Китай, при его высоких экономических показателях – отнюдь не альтруист, хотя и прибегал к адресной безвозмездной помощи. Крупные инвестиционные и кредитные средства, предоставлялись на условиях приобретения китайского оборудования и технических средств, т.е., это, в свою очередь, было направлено и на параллельное поддержание экономики Китая. Согласно принципам, основанным на взаимном уважении суверенитета государств, территориальном невмешательстве, отстаивание позиции против гегемонизма, Китай не допускал агрессии в свою сторону, отстаивал свои национальные интересы, а вопросы границ и спорные вопросы другого характера активно стремился урегулировать в свою пользу. КНР проводил экономическое проникновение в различные части мира. Политика партнерства, выработанная КНР привлекла центральноазиатские государства. Можно сказать, что в опреде-

ленной степени китайская модель привлекала их внимание и немного даже стала своеобразным объектом для подражания. К основным элементам данной модели относят:

1. Использование рыночных рычагов в экономической области, которое имело четкое распределение во времени и являлось выборочным;
2. Масштабы включения страны в мировой рынок разделения труда являлись большими. Также были созданы абсолютные условия для того, что привлечь большие объемы иностранных инвестиций;
3. Внешнеполитическая парадигма, которая определялась двумя моментами, указанными выше, и, в свою очередь, которая обслуживала их.

В ее основе лежала идеология практицизма и рациональности, основными чертами которой являлись:

- Невмешательство во внутренние дела других государств;
- Уважение народом социального строя и путей развития;
- Равенство и сотрудничество, построенное на взаимовыгодных условиях;
- Решение спорных вопросов политическими средствами;
- Дружественные связи, поощрение добрососедства [27].

У Китая в отношении Центрально-Азиатского региона проводилась политика, в основе которой лежал холодный экономический расчет. На это указывали многие современные реалии. Китай добивался больших высот, благодаря грамотно разработанному плану политических действий, главным принципом которых являлось применение «мягкой силы». Принцип «мягкой силы» считался основополагающим дипломатическим ходом. Казахстан, Узбекистан и Туркменистан привлекали Китай тем, что данные государства обладают сырьевыми базами в нефтегазовой области; Киргизия и Таджикистан водно-энергетическими ресурсами и транспортно-коммуникационной инфраструктурой. В то время предполагалось, что высокий уровень экономического развития и людские ресурсы будут преобладать и доминировать в Центральной Азии в будущем. Китай стал первым инвестором в регионе. Это подтверждали следующие показатели: за 2001–2011 гг.

объем китайский инвестиций увеличился более чем в 20 раз, в результате составив 20 млрд долларов. За 20 лет товарооборот увеличился более чем в 100 раз [15].

В прежние годы Центральная Азия в глазах Пекина представлялась как сырьевой придаток Китайской экономики. Но когда началась реализация проекта «Экономический пояс Шелкового пути», отправной точкой активности Китая в Центральной Азии стала проектно-инвестиционная деятельность. Преобладающее положение занимала сырьевая сфера, развитие транспортных магистралей и трубопроводных проектов, увеличение поставок готовой продукции, и, соответственно, финансовых запасов, которые требовались для сопровождения этих усилий. Российские эксперты отмечали, что китайский проект по реализации Великого Шелкового пути являлся отличной возможностью по увеличению торговли, а в перспективе после этого последовало еще большее проникновение КНР в регион и усиление там его влияния по другим направлениям. Китайские инвестиции реализовались посредством увеличения китайских фирм и китайской рабочей силы в регионе. Это говорило о том, что общая численность граждан Китая увеличивалась в Центрально-Азиатском регионе. Это являлось также своеобразным рычагом для усиления влияния Китая [15].

Присутствие Китая в регионе росло очень стремительно. То, что регион действительно являлся регионом первостепенной важности для развития экономики Китая, показывала западная стратегия, использованная при формировании «Нового экономического пояса Шелкового Пути». Инвестиции КНР в энергетический сектор стран региона составляли большие суммы: по контрактам с Казахстаном – 30 млрд долл., в рамках 31 договора с Узбекистаном – 15 млрд долларов; инвестиции по соглашению о транспортировке природного газа с Туркменистаном составили 16 млрд долларов. Также была оказана помощь и кредиты Туркменистану на сумму 8 млрд долл., планировалось выделить не менее 1 млрд долл. еще и Таджикистану [15].

В 2014 г. между КНР и странами Центральной Азии наметились новые тенденции в сотрудничестве как в политической, социальной сфере, так и в экономической сфере. Несмотря на то, что международный финансовый кризис по-прежнему оказывал негативное влияние на экономическое положение стран региона, сотрудничество между Китаем и странами Центральной Азии набирало все более высокие темпы. Это помогало поддерживать экономику обеих сторон в более стабильном состоянии за счет взаимной помощи друг другу. В 2014 г. общий объем торговли между Китаем и государствами Центральной Азии превысил 40 млрд долларов [15].

В экономическом плане в этот период Китай стремился в первую очередь к реализации проекта «Экономический пояс Шелкового Пути», а также к обеспечению открытости энергетических ресурсов и других сырьевых баз.

Таким образом, можно сделать вывод, что после того, как распался СССР, Китай плавно проникал в Центрально-Азиатский регион. Такое проникновение Китая приобрело особое значение в первом десятилетии 21 века.

Пекин стремился обеспечить удобные условия для того, чтобы по-максимуму нарастить экономическую мощь и закрепить за собой положение экономического центра силы. Центрально-Азиатский регион становился для Китая пространством его геоэкономического влияния. Но Китай проводил такую стратегию скрытно, абсолютно не раскрывая свои замыслы и цели.

Кардинальный рост экономической составляющей в центральноазиатской политике Китая обеспечивался за счет увеличения его финансовых ресурсов, которые он направлял в регион. В конце 1990-х годов финансирование КНР в Центральную Азию составляло не более 1 млрд долл. (финансирование было направлено исключительно нефтегазовую отрасль в Казахстане), а уже в первое десятилетие 21 века финансирование выросло более чем в 17 раз.

Основная цель экономического проникновения Китая в ЦА в основном заключалась в освоении и импорте минерально-сырьевых ресурсов и во всемерном сти-

мулировании экспорта китайских товаров. Было сформировано торговое сотрудничество в формате «готовая продукция в обмен на сырье».

Такому формату экономического присутствия в регионе способствовал ряд причин. Самая главная причина заключалась в отсутствии в самом регионе единого экономического пространства (в целом – промышленного, а также транспортного и таможенного) и признаков экономической интеграции. Экономическое пространство региона было поделено на своеобразные фрагменты: существовало разделение на национальные сегменты единой промышленной и транспортной инфраструктуры региона. Это было препятствием для осуществления долгосрочного проектно-инвестиционного сотрудничества.

В результате растущих масштабов экономического присутствия Китая в Центральной Азии, произошло закрепление за государствами региона статуса сырьевых источников.

Изменение статуса, который был закреплён за Центральной Азией, оставалось возможным только в случае проведения и усиления региональной экономической интеграции, но для этого мало что делалось. Необходимо отметить, что глубокое экономическое проникновение Китая в регион было крайне нежелательно, так как из-за вывоза сырья Китаем происходило ресурсное истощение стран региона. Такой формат сотрудничества мог бы неблагоприятно сказаться и на самом Китае, так как страна имела все шансы получить масштабное пространство в дестабилизированном состоянии у своих западных границ и утратить уже закреплённое за ней положение в Центральной Азии. Развитие ситуации по данному сценарию, в свою очередь, могло бы оказать негативное воздействие на социально-экономическую ситуацию в Синьцзяне, который развивался во многом за счет Центрально-Азиатского региона.

Более того, это могло бы привести к тому, что рухнула бы вся система двусторонней и многосторонней безопасности, которую Пекин разрабатывал на протяжении долгих лет (после того, как распался СССР), а на западе КНР могли бы обостриться проблемы этнического сепаратизма и исламского радикализма. При

этом мировой финансовый кризис мог бы стать катализатором обострения уже существующих ранее проблем.

Предупреждением такого характера стали волнения в Синьцзяне, вспыхнувшие в 2009 году.

Таким образом, для того чтобы экономическое проникновение Китая в ЦА было выгодным для обеих сторон, а также осуществлялось долгосрочное сотрудничество, Пекину нужно было направить усилия на разработку проектов многопланового и полноценного экономического сотрудничества в рамках ШОС.

2 ФОРМАТ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ КИТАЯ И СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

2.1 Экономическое взаимодействие между Китаем и странами Центральной Азии на современном этапе

Торговля между КНР и странами Центральной Азии с момента распада СССР начала активно набирать обороты. За 12 лет существования независимых государств, Пекину удалось создать в регионе довольно разветвленную структуру финансовых, хозяйственно-экономических, военно-политических и других различных видов связи в формате двустороннего и многостороннего сотрудничества. Связи в основном были сконцентрированы на Китае. Наблюдалась устойчивая тенденция к увеличению объемов двустороннего товарооборота, но в то же время формат торговых отношений складывался не на взаимовыгодных условиях. Китай, прежде всего, был заинтересован в импорте сырьевых ресурсов региона, а также в превращении Центральной Азии в рынок сбыта китайских товаров. Китай также регулярно осуществлял кредитование и даже безвозмездное финансирование региона, но это вело к постепенному привязыванию региона к экономике КНР. Несмотря на то, что прослеживалась зависимость экономик стран региона от Китая, в двустороннем сотрудничестве параллельно преобладал и ряд положительных черт, оказывающих благоприятное воздействие, как на развитие экономической мощи каждой республики, так и региона в целом.

Активное торгово-экономическое сотрудничество вел Китай с Казахстаном. Одним из приоритетных направлений в сотрудничестве Китая и Казахстана являлось двустороннее торгово-экономическое сотрудничество. Казахстан привлекал Китай в плане своего географического положения, а также ресурсного запаса. Казахстан и Китай имеют общую границу, вследствие этого Казахстан входит в приоритетную группу стран для Китая.

В течение четырех лет шли переговоры между Казахстаном и Китаем в вопросе территориального утверждения границ. По итогам переговоров, в 1999 г. парламентом Казахстана было ратифицировано дополнительное соглашение, подписанное Нурсултаном Назарбаевым и Цзян Цзэмином в Алма-Ате 4 июля 1998 г. По условиям соглашения, Китай и Казахстан получили четко утвержденную, юридически оформленную границу [29].

Китай отдавал преимущество торговле с Казахстаном, так как Казахстан – был мощным производителем сырьевых ресурсов, а именно энергетических, таких как нефть и газ. Поэтому, Китай активно импортировал сырьевые запасы Казахстана в больших объемах. По официальным данным, на первом месте стоял экспорт из Казахстана в Китай нефти и газа – 63% всего объема экспорта. Также преобладал экспорт черных и цветных металлов, преимущественно, в форме металлолома, а также стали – 24%. В свою очередь, в Казахстан осуществлялся импорт товаров машиностроения и металлообработки – 72% всего объема импорта китайской продукции, а также продовольственной продукции и других товаров широкого потребления – 11% [39].

В сентябре 1997 г. между Китайской национальной нефтяной корпорацией и правительством Казахстана в Астане был подписан контракт на осуществление проекта строительства нефтепровода, который должен был проходить от западных районов Казахстана до Карамайских нефтепромыслов в Синьцзян-Уйгурском автономном районе на протяжении 3000 тыс. км. Ввод нефтепровода в эксплуатацию планировался в 2004 г. Контракт был заключен на сумму 9,5 млрд долларов США. В 1998 г. Казахстан поставил Китаю 100 тыс. тонн нефти по условиям контракта. В 1999 г. было поставлено уже 500 тыс. тонн нефти. Китай принимал участие в добыче нефти и газа одной из крупнейших компаний - Актобемунайгаз, а также в осуществлении строительства совместного предприятия на месторождении Узень, располагавшегося на Западе Казахстана.

Также, у Казахстана развито на высоком уровне военно-промышленное производство. В 1998–1999 гг. Китайские ВМС поставили пробные партии торпед производства Казахстана.

Если рассматривать товарооборот между Китаем и Казахстаном, то можно заметить что он стремительно набирал обороты. Так, в 1998 г. товарооборот составил 630 млн долларов, а в 1999 г. товарооборот уже составил 1 млрд долларов США [39]. Эти показатели говорили о том, что торгово-экономические отношения росли очень стремительно и должны были продолжать расти быстрыми темпами, так как планировалось осуществление следующих проектов: строительство завода легковых автомобилей в Казахстане, совместная разработка космических проектов, увеличение экспорта электроэнергии из Казахстана в северо-западные районы Китая.

С 2003 г. Китай пристально направил свое внимание на Казахстан. Китай приобрел ряд крупных активов в нефтегазовой отрасли, был построен и введен в эксплуатацию нефтепровод Атасу–Алашанькоу, пропускная способность которого составляла 10 млн т в год, с прогнозами на увеличение до 20 млн т в год [36].

К концу 2000-х гг. произошли значительные изменения, связанные с мировым финансовым кризисом, которые оказали серьезное воздействие на двустороннее сотрудничество Китая и Казахстана в торговой сфере, но прежде всего на экономику республики [58]. Казахстан на протяжении долгого времени занимал лидирующие позиции в торгово-экономическом сотрудничестве с Китаем по сравнению с другими республиками в регионе: темпы роста ВВП в 2000–2007 гг. составляли более 10%. Но в 2008 г. произошло резкое падение – до 3,2%, а в 2009 г. вообще до 1%. Это было самой критической точкой. В 2009 г. сократилась внешняя торговля на 40,7%, по сравнению с предыдущим годом. Товарный рынок Синьцзян-Уйгурского автономного округа КНР, который также был связан с республикой Казахстан, претерпевал значительное сокращение на 40,2% [58].

Позднее, вновь темпы роста ВВП Казахстана увеличились. В 2009 г. Китай по-прежнему оставался основным торговым партнером для республики Казахстан и

занимал второе место после Италии. Объёмы экспорта составляли 13,6%, а импорта – 14,4%.

В этот период Китай стал для Казахстана крупнейшим инвестором: общий объём привлечённых инвестиций составлял 23 млрд долларов, в котором на долю Китая приходилась самая большая сумма – 13 млрд долларов. 17 апреля 2009 г. была оказана помощь Казахстану в виде предоставления кредита суммой 10 млрд долларов, из которых 5 млрд долларов на поддержание нефтегазовой системы для нефтегазовой компании «КазМунайГаз». Остальные деньги пошли банку республики Казахстан. Кредит был дан с целью поддержания валютной системы. Китай также приобрел активы, в основном в нефтегазовой отрасли, на общую сумму не менее 6,2 млрд долларов. Общая оценка объёмов инвестиций Китая в Казахстан оценивалась следующим образом: 8 млрд долларов инвестиции, 550 млн долларов – кредиты. Инвестиции, прежде всего, были направлены на освоение месторождений Актюбинской области – 2, 25 млрд долларов; 4,3 млрд долларов на освоение Кумкольской группы месторождений; 0,8 млрд долларов на строительство нефтепровода Атасу–Алашанькоу; 0, 12 млрд долларов на строительство газопровода в Актюбинской области; 0.2 млрд долларов на развитие беспроводной сети [58].

Казахстан по-прежнему продолжал сохранять первое место среди других стран в торговле с Пекином. Приблизительно 73% общего товарооборота между странами региона и Китаем приходился именно на Казахстан. Этому в большей мере поспособствовало открытие зоны свободной торговли на китайско-казахстанской границе. По китайским показателям на 2013 г. торговля с Казахстаном увеличилась на 11,3% (по сравнению с 2012 г.) и составила 28,6 млрд долл. Казахстаном были представлены немного иные показатели – 22,5 млн долл., с учетом их увеличения в 2013 г. по сравнению с 2012 г. на 4%. Согласно официальным данным, на 2005 г. доля Китая в общей торговле Казахстана со всеми странами составляла 8,1%. Рассматривая показатели торговых отношений Казахстана отдельно со странами Азии, на 2005 г. доля Китая в составляла 47,3%. К 2013 г. доля Китая в

общей торговле республики составляла уже 17,21%, и 67,5% отводилось Китаю в торговле республики только со странами Азии.

Китай на протяжении долгого времени стойко держал второе место в торговых связях Казахстана, в импорте и экспорте продукции. За период 2005–2012 г. товарооборот между двумя странами увеличился на 489,6%, при соответственном росте экспорта и импорта на 487,0% и 494,7% [44].

Также происходил значительный рост влияния ВВП Китая на ВВП Казахстана. Если на 2002 г. вклад ВВП КНР в динамику ВВП Казахстана составлял 9,3%, то на 2012 г. поднялся до 28,8% [44]. (рисунок 2.1)

КНР прочно держал свои позиции по отношению к республике и занимал по показателям твердое второе место. Мы смогли в этом убедиться в ходе анализа таблицы 5 «Ранжирование основных стран партнеров в зависимости от их удельного веса в товарообороте Казахстана на 2013 г» (в млн долл. США). КНР активно распространяло свое влияние на экономику Казахстана. Также активное развитие Китая можно заметить по самой линии на диаграмме: в отличие от других стран Китай с каждым годом только набирал обороты. Данные подтверждающие данный факт, мы рассмотрели в таблице «Вклад ВВП стран в ВВП Казахстана».

За период 2005–2013 г. приток прямых инвестиций из Китая в Казахстан составил почти 11 млрд долл. В перспективе обеими сторонами на тот период планировалось довести взаимную торговлю до 40 млрд долл. на 2016 г. [58].

Казахстанские эксперты, в свою очередь, высказывали опасения в отношении стремительного роста китайского влияния в топливно-энергетическом комплексе. Эти опасения были вполне оправданы. Но ответ на вопрос, касаясь того, почему под руководством китайцев находилась большая доля нефтяного экспорта, можно было найти очень просто. Ведь уже в 1990-х гг. шло активное привлечение китайских инвестиций в топливно-энергетический сектор. Ситуация оставалась практически неизменной и в более поздние годы. Такая ситуация сложилась потому, что в свое время было подписано много договоров и контрактов, по услови-

ям которых Казахстан получал финансовые средства от Китая. Поэтому, можно сказать, что этому поспособствовал сам Казахстан.

Сотрудничество Китая и Казахстана развивалось в нескольких направлениях. В энергетической области предприятия обеих стран помогали друг другу освоению и разработке нефтяных, газовых, урановых и других ресурсов: были построены китайско-казахстанский нефтепровод, газохимический комплекс. Двустороннее сотрудничество в неэнергетическом секторе тоже заслуживало особого внимания: можно было отметить такие проекты, как Мойнакская ГЭС, Павлодарский алюминиевый завод, асфальтный завод в Актау и другие проекты.

Зависимость между функционированием элементов в созданной Китаем геоэкономической системе ярко проявляется на примере Кыргызстана. Кыргызстан для Китая являлся вторым по величине торговым партнером. КНР, в свою очередь, являлась вторым поставщиком иностранных инвестиций и вторым импортером. Кыргызстан - третий в ШОС торговый партнер КНР. Между странами активно развивалось сотрудничество в сферах добычи полезных ископаемых, связи, транспорта, строительства. В вопросах решения проблем различного характера в Кыргызстане большое влияние оказывал так называемый «китайский фактор». Этому способствовал ряд причин: необходимость соблюдения китайско-киргизских договоров, которые были подписаны во времена правления А. Акаева и К. Бакаева, постоянно увеличивавшееся в республике количество коммерческих предприятий и китайской диаспоры, большое количество студентов, ежегодно отправлявшихся на учебу в Китай.

Кыргызстан, как и Казахстан, является приграничным государством к Китаю, также является членом «Шанхайской пятерки». Кыргызстан - страна, богатая полезными ископаемыми. Ее географическое положение и определяло сферу интересов в ней Китая: страна располагается между Китаем и Казахстаном. Изначально, отношения КНР и Кыргызстана базировались на проблемах безопасности, так как ярко проявлялась угроза исламизма. Можно сказать, что проблемы безопасности и являлись определяющими в их отношениях. Испытанием для двух стран

стала Тюльпановая революция в Кыргызстане 24–25 марта 2005 г. Опасения вызвала возможность активизации трансграничного уйгурского сепаратизма, изменение отношения к ШОС в результате смены руководства Кыргызстана.

Усиление торгового присутствия Китая в этой стране началось в период 2005–2008 гг. Это подтверждалось показателями объемов торговли: в 2005 г. объем китайско-кыргызской торговли составлял 95 млн долларов, на 2007 г. объем торговли уже составлял 3,7 млрд долларов [26]. Экспорт китайской продукции превышал импорт из Кыргызстана фактически в 32,5 раза. В этот период 90% общего внешнего товарооборота Кыргызстана пришлось именно на Китай.

О том, что роль Кыргызстана возрастала, свидетельствовало включение Пекином в 12 летний план развития КНР строительства железной дороги, (планировавшийся еще с 1996 г.), которая должна была бы связывать Китай, Кыргызстан и Узбекистан. Уже позже, согласно соглашениям, которые были достигнуты в 2009 г., Пекин осуществлял финансирование данного проекта с учетом того, что ему в долгосрочную аренду передавались месторождения золота «Тереккан» и «Перевальное», а также железорудное месторождение «Джетым». Возведение данной железнодорожной магистрали на территории Кыргызстана планировалось осуществлять только исключительно железнодорожными войсками НОАК. Несмотря на долгое планирование разработки проекта, он так и не был реализован.

В 2005–2006 гг. Бишкек реализовал китайские торговые кредиты. Пекин увеличил кредитование импорта Кыргызстана, что являлось одной из причин увеличения внешнего товарооборота Китая и Кыргызстана. Затем создавалась трансграничная зона свободной торговли между двумя государствами. Это еще более способствовало ускорению процесса. КНР и Кыргызстан являлись членами ВТО, что способствовало более простому, беспрепятственному проникновению китайских товаров на рынок страны, в сравнении с другими государствами. Кыргызстан экспортировал отходы переработки черных и цветных металлов, на это приходилось 60%, текстильное сырье (изделия из кожи и шерсть) – 1/4 всего экспорта. Китай в свою очередь импортировал продукцию автомобильной промышленности – 6%.

Но большая доля приходилась на товары широкого потребления – 85% [29]. Так как экспорт Китая превышал импорт практически в 32,5 раза, то для киргизов складывался образ Китая, как основного торгового партнера. К концу 2000-х гг., в период мирового финансового кризиса, в Киргизстане часть показателей имела тенденцию к росту, а другая часть, наоборот, к снижению. Произошло снижение инвестиций в капитальное строительство, упали объемы внешней торговли, ВВП страны сократилось на 0,9%. Как отмечалось экспертами, такая ситуация сложилась в Киргизстане впервые, и правительство приложило все усилия для изменения ситуации [36]. К концу 2009 г. произошли положительные сдвиги: объем прямых иностранных инвестиций составил 153 млн долларов, что составило на 30% больше прошлого года, в строительной отрасли рост составил также 30%, связи – 15,7%, пассажирские перевозки – 7%. Но промышленность пострадала сильнее [36]. По официальным данным, в Киргизстане объемы китайских кредитов и инвестиций на 2010–2013 гг. составляли от 175 до 185 млн долларов, из которых 116 до 118 млн долларов - кредиты: включая 70 млн долларов на строительство Кызыл-Кийского цементного завода; 22, 1 млн долларов на строительство целлюлозно-бумажной фабрики в г. Токмак, 22 млн долларов на поставку крупных партий автобусов уйтайского производства, а также от 2 до 4 млн долларов на поставку мусороуборочной техники и мелкой партии автобусов. На инвестиции пришлось 41–50 млн долларов: при оценке китайских инвестиций в Киргизстане, помимо прямых вложений в те или иные проекты были включены гранты правительству и приобретение активов киргизских государственных компаний. Помимо этого, Китай приобрел активы в Киргизстане на 10 млн долларов в горнодобывающей отрасли: месторождение полиметаллических руд «Куру–Тегерек» [36].

На 2016 г., Китай по-прежнему являлся крупнейшим инвестором Киргизстана. В Бишкеке 22 мая 2016 г. главы внешнеполитических ведомств двух государств договорились о реализации в будущем еще ряда крупных проектов [53].

Суть отношений Китая и Таджикистана изначально можно было бы приравнять к китайско-киргизским отношениям, так как первостепенными вопросами являлись вопросы безопасности. Таджикистан считал, что присутствие и участие Китая в решении вопросов политической ситуации в Афганистане являлось необходимым.

Также стоял вопрос о территориальном уточнении китайско-таджикской границы. Так в августе 1999 г. состоялись переговоры между президентом Таджикистана Рахмоновым, председателем КНР Цзян Цзэмином и премьером Госсовета КНР Чжу Жунцзи. На переговорах были в первую очередь затронуты вопросы по Афганистану и необходимости борьбы с мусульманским экстремизмом. Также, вторым очень важным решением прошедших переговоров стало подписание соглашения о китайско-таджикской границе: в ней была зафиксирована договоренность о демаркации участков по перевалу Каразак и реке Маркансу. Были подписаны соглашения и декларации о борьбе с незаконным оборотом наркотиков. Вопрос, который остался несогласованным и по-прежнему требовал решения - вопрос о памирском высокогорном участке. С 1993–1997 гг. в Таджикистане шла гражданская война, и Китай, согласно принципам мирного существования и невмешательства в дела других государств, оказывал только гуманитарную помощь. По официальным подсчетам, на 2005 г. товарооборот между двумя странами составил 157 млн долларов, к 2006 г. – 323 млн долларов, а в 2007 г. вырос до 482 млн долларов [23]. Таджикистан являлся экспортером в Китай, в первую очередь, сырья: алюминия, цветных и редкоземельных металлов, хлопкового волокна. Китай, по-прежнему, являлся импортером продукции машиностроения и товаров широкого потребления.

Так как Таджикистан был участником ШОС, Китай выделил ему льготный кредит суммой в 600 млн долларов для осуществления строительства ЛЭП-500 «Юг–Север», ЛЭП-220 в Хатлонской области, а также тоннеля на дороге Душанбе–Куляб под перевалом «Шар–Шар». Китай всячески оказывал помощь на раз-

витие хлопчатобумажного производства в Таджикистане, а также текстильной промышленности [19].

Один из ведущих экспертов Таджикистана Хаджимахмат Умаров отметил, что поставки товаров из Китая, общей стоимостью меньше в 2–3 раза в сравнении с другими странами, помогли в стабилизации ситуации относительно вопроса бедности в стране. Общая доля бедного населения снизилась с 84% до 63% за последние два года.

Китай активно направлял свои силы на развитие сырьевых баз Таджикистана, а именно: реконструкцию Душанбинского цементного завода, поставку шахтного оборудования и горнодобывающей техники, разработку месторождений олова и вольфрама. Малая сельскохозяйственная техника, навесное оборудование к ней, агрегаты для малых ГЭС, энергетические установки в высокогорные районы, поставляемые Китаем в Таджикистан, имели огромное значение для страны [8].

В 2006–2007 гг. Китай активно стремился увеличить свою инвестиционную активность в Таджикистане. Об этом свидетельствовало строительство первой из серии каскадов гидроэлектростанций в Зеравшанской долине при полной поддержке КНР.

В период кризиса в 2009 г. снизились основные показатели страны. Было остановлено 16% производственных мощностей, из 800 предприятий приостановили свою работу 130. Таким образом, 40–50% работающих из всего общего количества производственных мощностей. По сравнению с 2008 г. темпы роста ВВП снизились на половину, выросли цены на товары внутри государства, такие как бензин – 61,6%, газ – 89,5%, электричество – 56,3%. Товарооборот также снизился в сравнении с 2008 г. на 27,2%. Таджикистану оказывали помощь иностранные государства на сумму 1,5 млрд долларов: Азиатский банк развития и ВМФ 40 млн долларов [36]. По данным таможенной службы Китая, торговый оборот между двумя странами на 2014 г. составил 2,517 млрд долл., по сравнению с 2013 г. показатели увеличились на 28,5%.

На 2016 г. предполагалось, что экономическая экспансия Китая в Таджикистан могла превратить страну в китайскую колонию, так КНР активно преобладала, и Таджикистан приобретала некую зависимость от Китая.

Оставшиеся государства Центральной Азии не являются пограничными государствами. В ходе рассмотрения вопроса, необходимо разобраться, какую роль сыграла территориальная удаленность в экономических отношениях между Узбекистаном и Китаем.

Экономика Узбекистана имела довольно стабильное экономическое положение относительно Таджикистана, Киргизстана и Туркменистана. Сырьевые ресурсы Узбекистана являлись привлекательными: страна наделена золотом, нефтью, ураном, медью, хлопковым сырьем. Сельскохозяйственный сектор напрямую зависел от производства хлопка, которое регулировалось очень строго, так как 60% дохода от экспорта основывалось именно на экспорте хлопка.

Несмотря на то, что в стране преобладал авторитарный режим Каримова, в стране политическая ситуация находилась в относительно спокойном, стабильном состоянии. Была осуществлена приватизация мелких и средних предприятий.

В 1998 г. были куплены акции на сумму 85 млн долларов иностранцами. Сами акции при этом являлись собственностью узбекских компаний.

Преимущественным экономическим направлением Китая по отношению к Узбекистану являлся энергетический сектор Узбекистана. В 1990-е гг. Китай для Узбекистана являлся нейтральной страной, так как в основном импорт в Узбекистан основывался только на дешевых товарах широкого потребления, в основном текстильной (вещевой) промышленности. Ситуация значительно изменилась в 2005 году. Если ранее крупный бизнес был преимущественно ориентирован на Запад, то позже ситуация существенно поменялась [4].

В этот период в Андижане был организован бунт, проходивший под руководством радикального исламского движения «Акрамийя». Китай активно поддержал действия, осуществляемые узбекскими властями в подавлении восстания. Эксперты связывали такое поведение Китая с желанием последнего ограничить влияние

США в Узбекистане, а также активизировать свои действия в борьбе с исламским экстремизмом, который имел узбекские корни и наблюдался в СУАР КНР. Таким образом, после того, как КНР оказало весомую поддержку Узбекистану, а также после того, как были выведена из Ханабада американская база, отношения Пекина и Ташкента значительно укрепились. Это способствовало укреплению не только доверия, но и экономических взаимосвязей.

21–24 мая 2005 г., в ходе вышеуказанных событий президент республики И. Каримов нанес свой визит в Китай, что стало отправной точкой еще более углубленных экономических отношений, потому что в ходе переговоров был подписан договор о китайских инвестициях в разработку нефтяных месторождений республики. Китай становился главным инвестором республики, и с ним шло активное развитие торговых отношений. Далее, согласно подсчетам на 2006 г. экономические показатели между двумя странами были значительно выше в сравнении с Казахстаном и Киргизстаном, а на 2007 г. превысили 1 млрд долларов [4].

Также планировалось осуществления проекта газопровода из Узбекистана в Китай. Для его осуществления компания «Узбекнефтегаз» занималась реконструкцией газопровода Мубарек–Янгиер–Андижан–Ош. Также с участием китайских компаний осуществлялось и строительство газопровода Ош–Кашгар мощностью не менее 20 млрд куб. м в год [43].

Что касается инвестиционных вложений КНР в республику Узбекистан, то на 2006 г. общая сумма составила не более 100 млн долларов. Самым важным направлением сотрудничества по-прежнему оставалось энергетическое направление, так как Узбекистан являлся страной, где практически на 60% территории располагались месторождения углеводородного сырья. В месторождениях, где велась активная работа, общие объемы уже разведанных нефти и газа составляли более 2 трлн т условного топлива. В 2005 г. были подписаны соглашения между Узбекской нефтяной компанией «Узбекнефтегаз» и Китайской национальной компанией СП с общим объемом инвестиций около 600 млн долларов. Это свидетельствовало о серьезном настрое в плане двухстороннего сотрудничества. Ино-

странные инвесторы, которые принимали участие в проведении геологоразведочных работ на территории Узбекистана, получили льготы [29].

В период мирового финансового кризиса, Узбекистану за счет новой экономической модели не только удалось изменить положение, но и выйти на новый уровень развития. Важнейшей частью экономических отношений между Узбекистаном и Китаем являлось инвестиционное сотрудничество и торгово-экономические связи. Товарооборот между государствами возрастал стремительно, Китай в роли торгового партнера Узбекистана выходил на второе место. Об этом свидетельствовали показатели на 2009 г.: двусторонний оборот составил 1,91 млрд долл. и вырос на 18,9%. За первые десять месяцев 2010 г. товарооборот Узбекистана в Китай увеличился на 36,2% [9]. Также, на 2009 г. общая сумма привлеченных иностранных инвестиций составила более 1, 2 млрд долларов [36]. ВВП на 2009 г. составил 8%, но при этом, несмотря на условия кризиса, за год смог подняться до 8,1% [9].

Показатели роста промышленности выглядели следующим образом: машиностроение и металлообработка – 17,4%, химическая и нефтегазовая отрасль – 11%. Товарооборот, с учетом небольшого изменения импорта, составил 21,2 млрд долларов в год [9]. Между двумя государствами имелся мощный потенциал для развития сотрудничества в высокотехнологических областях, что должно было стать основной для развития практического сотрудничества на дальнейших этапах. Развитие науки и техники, а также взаимодополняющие знания высокотехнологических областях, - все это играло важную роль в социально-экономическом сотрудничестве двух стран. Государства были намерены укреплять контакты между специалистами и делать упор на развитие научно-исследовательского сотрудничества, взаимодействие в транспортно-коммуникационной области; прикладывать усилия к созданию инфраструктурной сети на региональном уровне, а также к созданию автомобильных, железнодорожных магистралей и других видов коммуникаций.

Представительства двух государств полагали провести советы по осуществлению Программы сотрудничества между Китаем и Узбекистаном в научной и вы-

сокотехнологических областях для начала реализации определенных проектов. С 2010 г. начали эксплуатироваться обе нитки газопровода «Туркменистан–Узбекистан – Казахстан – Китай», поставка газа из Узбекистана в Китай планировалась в ближайшее время. Считалось, что это важнейший проект в нефтегазовой сфере между государствами, который мог бы помочь открыть еще более перспективные пути для двустороннего сотрудничества. Многие проекты планировалось осуществить в рамках финансового сотрудничества за счет беспроцентных и долгосрочных льготных кредитов, предоставленных правительством и Эксимбанком Китая.

Благодаря выделенной китайским правительством кредитной линии для государств-членов ШОС, за 2010–2013 г. в Узбекистане были разработаны около 20 проектов по развитию инфраструктуры на общую сумму свыше 600 млн долларов.

В нефтегазовой и горнодобывающей отраслях активно расширялось инвестиционное сотрудничество. Примером для этого являлось следующее: Национальная Нефтегазовая корпорация Китая осуществляла геолого-разведочные работы в акватории Аральского моря, Устюртском, Бухаро-Хивинском и Ферганском инвестиционных блоках [16]. В ходе договоренностей была определена сумма инвестиций из Китая в размере 2 млрд долларов. Но данные показатели не являлись абсолютно точной оценкой в сотрудничестве двух стран. Транспортная, строительная, высокотехнологическая сферы предоставляли огромные возможности для получения еще более эффективных оценок в рамках двустороннего сотрудничества. Страны имели возможность употребить свои масштабные ресурсные запасы в свободной индустриально-экономической зоне «Навои».

После обретения независимости Узбекистан старался держаться равноудаленно от всех иностранных партнеров из-за страха оказаться слишком зависимым от одного из них. Но в последние годы Ташкент стал сильно склоняться в сторону Пекина. Китай стал крупнейшим торговым партнером Узбекистана в 2010 г.: оборот между странами составил 3 млрд долларов, сместив с пьедестала Россию. На

2013 г. торговый оборот между двумя странами составил 5,2 млрд долл. Правда, в 2014 году узбекско-китайский торговый оборот составлял 4,7 миллиарда долларов. Но, учитывая затяжной экономический кризис в России, тенденция представлялась очевидной [52].

Туркменистан, последнее из 5 независимых республик, население которого составляло 4.5 млн жителей, являлось государством однородного этнического состава. Несмотря на то, что Туркменистан находится более отдаленно от Китая по географическому расположению, Китай вносил весомый вклад в экономику этой страны.

В 1998 г. состоялись переговоры с президентом Туркмении С. Ниязовым, которые проходили в Пекине, где обсуждалось осуществление крупных проектов по поставке нефти и газа из Туркмении в Японию и Китай. Участниками в осуществлении проекта газопровода длиной 6,7 тыс. км являлись японская компания «Мицубиси» и американская «Эксон». В планах было связать через данный газопровод Туркменистан, Казахстан и Узбекистан с Китаем, Японией, Южной Кореей, которые являлись потребителями. Проект оценивался в 12 млрд долларов.

Также были подписаны ряд соглашений по вопросам сотрудничества и взаимопомощи. В 2008 г. общая сумма товарооборота КНР и Туркменистана составила 50 млн долларов. В нефтяные месторождения были произведены инвестиции: так, Китайская нефтяная компания стала инвестором в нефтяную отрасль Туркменистана на сумму 14 млн долларов. Выделенная сумма была предназначена для восстановления 30 скважин на месторождении Котурдепе [16].

В 1999 г. Пекин безвозмездно оказал финансовую помощь Туркмении в размере 5 млн юаней для реализации совместных проектов двухстороннего сотрудничества. Первый раз Китай оказал финансовую помощь Ашхабаду в размере 3 млн юаней. Также два раза был предоставлен кредит: в 1992 г. на сумму 30 млн юаней, в 1994 г. на сумму 50 млн юаней, которые были израсходованы на поставку товаров из Китая [41]. Можно сказать, что Китай, руководствуясь своим преимуще-

ственным положением в вопросе экономики, постепенно привязывал к своему рынку Туркменистан, показывал намерения своего долгосрочного влияния.

Так как политическая обстановка в стране под руководством С. Ниязова считалась стабильной, она не вызывала настороженностей у Пекина, в отличие от Узбекистана. Ведь Пекин вкладывал большие деньги в республику, соответственно сохранение стабильности в стране являлось очень важным для Китая. Туркменистан старался перенять у КНР опыт проведения китайских экономических реформ в целях реализации наиболее ценных китайских разработок, которые могли бы действовать в местных условиях. Преимущество отдается в этом вопросе сельскому хозяйству.

В связи со смертью в декабре 2006 г. главы Туркменистана Сапармурада Ниязова и сменой власти в 2007 г. на нового главу Гурбангулы Бердумухамедова, произошли некоторые изменения в отношениях между Туркменистаном и Китаем. У Пекина возникали сомнения на фоне предположений о том, что может возникнуть дестабилизация политической обстановки в Туркменистане в связи со сменой власти, а также возможное сближение новой власти с Западом. Это бы отразилось негативно на уже ранее установленных дружественных отношениях и сотрудничестве. Пекин, в условиях смены власти, стремительно интенсифицировал подготовку по реализации импорта туркменского газа по газопроводу, реализация проекта которого началась уже в 2007 г.

Рассматривая период 1997–2008 гг., то можно отметить, что взаимная торговля выросла от 19 млн долларов в 1997 г. до 453 млн долларов в 2008 г., о чем свидетельствовали источники. Туркменистан являлся крупным экспортером энергоносителей и продукции нефтехимической промышленности – 85%, хлопкового волокна и другого текстильного сырья, продукции текстильной и легкой промышленности. Китай, в свою очередь, экспортировал в Туркменистан товары производственно-технического назначения и строительные материалы – 60% всего туркменского импорта, а также товары широкого потребления – 30%.

В Туркменистане действовали 37 инвестиционных китайских компаний, а общий инвестиционный объем составил 382,6 млн долларов и 360 млн юаней. В основе проектов лежали нефтегазовая отрасль, транспортная отрасль, телекоммуникационные технологии, легкая промышленность, сельское хозяйство. На территории страны осуществлялась деятельность 13 китайских организаций в таких сферах как нефть и газ, транспорт, здравоохранение, оптово-розничная торговля, туризм. В указанный период, за последние 5 лет, по официальным данным, объем услуг китайских нефтегазовых компаний и поставок их оборудования составил 293 млн долларов.

В период мирового финансового кризиса экономика страны не претерпевала особых изменений. Это было связано с независимой финансовой политикой и стратегией экономического развития. ВВП сохранился на уровне 10,7%. Такие результаты были получены благодаря иностранным инвестициям, а также скорейшему экспорту продуктов сырьевой промышленности, преимущественно нефтегазовой, энергетической и строительной. Преимущественное направление в сотрудничестве двух стран отдавалось нефтегазовой сфере: в 2009 г. был запущен газопровод «Центральная Азия–Китай», сотрудничество в сфере торговли было развито слабо. Одна из проблем сложившейся ситуации - это то, что Туркменистан являлся страной Центрально-Азиатского региона, но не входил в ШОС. Это осложняло реализацию проектов и обуславливало низкий уровень торгово-экономических отношений. Но Китай желал того, чтобы Туркменистан стал страной-участницей ШОС.

На более позднем этапе КНР находился на первом месте для Туркменистана в роли экономического партнера. За 2007–2013 гг. товарооборот двух стран увеличился в 20 раз, а на 2013 г. составил около 10 млрд долл. По предположению сторон, у них были все условия для того, чтобы еще увеличить объем торговли до 20 млрд долл. за пять лет [3]. Основными продуктами экспорта Туркменистана в Китай являлись энергоносители и продукты нефтехимического производства. Энергетические отношения осуществлялись на основе функционирования газопровода

Туркменистан–Казахстан–Узбекистан–Китай, запущенного в эксплуатацию в 2009 г.

Таким образом, во второй половине 1990-х годов политика Китая в отношении Центральной Азии, которая характеризовалась серьезным настроем, стала приобретать все более четкие очертания. Кроме того, реально оценивая свои возможности, которые были ограничены на тот момент, Китай сделал главную ставку на взаимосвязь с Россией, которая, со своей стороны, также проявила заинтересованность в развитии стратегического сотрудничества с Пекином, которое было направлено на решение вопросов региональной безопасности. Кроме того, в 1990-х годах у Китая еще не было достаточных финансовых ресурсов даже для развития СУАР, не говоря уже о Центральной Азии; он объективно не мог стать «локомотивом» экономического развития региона.

Однако, несмотря на то, что Китай проводил активную политику, это сказалось не совсем положительно. С одной стороны, был осуществлен прорыв в развитии сотрудничества практически по всем ключевым направлениям. С другой – сложные одноформатные экономические связи, при которых торговля между Центральной Азией и КНР основывалась на принципе «сырье в обмен на готовую продукцию»: китайская проектно-инвестиционная активность была нацелена исключительно на сырьевые секторы экономики стран региона и формирование соответствующей транспортной сети, для того, чтобы можно было иметь возможность вывоза сырья.

2.2 Закрепление за Китаем роли поставщика готовой продукции

Торговля между КНР и странами Центральной Азии началась сразу после распада СССР. В период первой пятилетки после распада СССР объем торговли был не велик, но при этом успешно набирал обороты. Страны Центральной Азии экспортировали ресурсы, а КНР импортировал готовую продукцию. В ходе развития торгово-экономических отношений Центрально-Азиатский регион становился

главным рынком сбыта товаров для Китая, и он закреплял за собой роль основного поставщика готовой продукции. Это можно было наблюдать в ходе анализа торговых отношений Китая с каждой из стран Центрально-Азиатского региона.

Основу импорта КНР в республику Казахстан составляли следующие группы товаров: «Машины, оборудование, механизмы; электротехническое оборудование». На 2005 г. 34,8% составляла доля импорта товаров данной группы, а в 2012 г. доля в импорте данной группы товаров уже составила 39,5%. Следующей группой являлись «средства наземного, воздушного и водного транспорта». На 2005 г. 7% товаров указанной группы составляли долю в импорте, а в 2012 г. их доля в импорте увеличилась в два раза и уже составляла 14,1%. Крайней группой являлась «неблагородные металлы и изделия из них». В 2005 г. доля импорта «неблагородные металлы и изделия из них» составляла 20,3% ,а в 2012 г., – 14,9%. Динамика импорта двух первых групп в основном зависели от того, насколько был велик потребительский спрос, кредитование и темпы строительства. Показатели последней группы объяснялись разовыми поставками нефтегазовой и трубопроводной продукции.

Рассмотрев официальные данные об импорте товаров, мы можем сделать вывод, что основная доля в импорте республики Казахстан приходилась на поставки готовой продукции.

Узбекистан целенаправленно импортировал продукцию машиностроения и оборудование. Объемы импорта машин и оборудования, автомобильных запчастей, черных металлов и пластиков составляли более 2/3 учтенного импорта товаров из КНР. В целом, большую долю неучтенного импорта товара составляли товары потребления, и поэтому, если рассматривать фактический импорт товаров, то продукция машиностроения, оборудования и других вышеперечисленных товаров занимали меньшую долю на фоне доли потребительских товаров.

Импорт товаров китайского производства в Узбекистан имел большие объемы, однако значительная часть приобреталась не на китайских рынках во время поездок узбекских граждан в Китай (как это происходило в других странах Централь-

ной Азии) и не путем прямого китайского импорта в страну, а опосредованно, на региональных рынках: в Кыргызстане – на рынках Кара-Суу, около города Ош, на границе с Узбекистаном – и «Дордой» – оптовом рынке под Бишкеком, а также в Казахстане – на оптовых рынках «Балашак» и «Рахат» недалеко от южной столицы Алма-Аты и в Чимкенте Южно-Казахстанской области. На рынках узбекские торговцы и мелкие предприниматели приобретали китайскую обувь, одежду, белье, другие товары народного потребления и реализовали их сами либо перепродавали [44].

Следующим представителем Центрально-Азиатского региона является Туркменистан. Экономические отношения в постсоветское время развивались достаточно медленно, усиление темпов сотрудничества началось в начале 2000 г. К 2007 г. товарооборот уже увеличился практически в 10 раз. Основными продуктами импорта из Китая в основном являлась продукция машиностроения и металлообработки. На долю группы данных товаров приходилось фактически 90% всего импорта КНР в республику. Следующей республикой, которая активно развивала торгово-экономические отношения с КНР, является Таджикистан. В общем объеме импорта в Таджикистане среди стран ШОС Китай занимал третье место в ряду после России и Казахстана.

Главными продуктами импорта Китая в Таджикистан являлись машины, оборудование и запчасти, драгоценные металлы и изделий из них, продукции химического производства. Мы можем рассмотреть группы товаров, импортируемых в республику и их показатели на 2010 г., «Внешнеторговое сотрудничество РТ и КНР». По данным в таблице мы можем увидеть, что на первом месте по импорту в республику из КНР занимали машины, оборудование и запчасти – 38,00%. На втором месте находилась группа «драгоценные металлы и изделия из них» – 19,52%. Третье место отводилось продукции химического производства – 13,40%. 7% в импорте отводилось группе «средства наземного, воздушного и водного транспорта», и малая незначительная доля приходилась на пищевую продукцию и

продукцию текстильной промышленности. При этом доля импорта Китая значительная по отношению к доле импорта из стран ШОС [21].

Рассмотрев таблицу, можно сделать вывод, что китайское влияние в республике является довольно весомым, в основном в области торговли. Также можно увидеть, что Китай занимал значительную долю в объеме импорта готовой продукции по отношению доли импорта готовой продукции стран, входящих в ШОС. Все вышесказанное подтверждало закрепляемую за ним роль поставщика готовой продукции в Центрально-Азиатском регионе.

Еще одним торговым партнером в регионе для КНР являлась республика Кыргызстан. На протяжении 2000-х гг. основными товарами, поставляемыми в республику из Китая стали: продукты продовольствия и другие товары. На их долю приходилось 72% всего импорта из КНР. На втором и третьем месте находилась продукция машиностроения и химического производства соответственно. Их доля в импорте была значительно ниже, по сравнению с другими странами региона. Так, продукция химической промышленности – приблизительно 10%, а машины и оборудование и вовсе 4%. Но, несмотря на то, что объем импорта с каждым годом набирал обороты, устойчивая товарная тенденция отсутствовала. Это позволяет сделать вывод, что товары Китая пользовались потребительским спросом и в любой момент могли быть вполне заменимыми поставками товаров из других стран.

Крупный оптово-розничный рынок Кара-Суу находился в 18 км от Оша, на границе Кыргызстана и Узбекистана. Базар Кара-Суу являлся главным местом закупки китайских товаров не только кыргызскими, но и десятками тысяч узбекских торговцев. Другим крупным центром региональной торговли в Кыргызстане считался рынок «Дордой», находившийся под Бишкеком. С двух крупнейших рынков китайский импорт транзитом следовал в страны Центральной Азии – Узбекистан, Казахстан, Таджикистан, а также в Россию. Вместе с потоком товаров формировался и рынок услуг – финансовых, транспортных, торгово-посреднических. Некоторые граждане Китая приезжали в Кыргызстан в течение многих лет, что спо-

способствовало сохранению и развитию торговых и бизнес-связей между предпринимателями [44].

На протяжении всего времени, Китай очень активно проявлял свою экономическую заинтересованность в отношении Центрально-Азиатского региона, а также стремился расширить рынок сбыта собственных товаров. Для этого идеально подходил Центрально-Азиатский регион.

Таким образом, Китай очень активно наращивал свою экономическую помощь в регионе и успешно расширял рынок сбыта товаров в нем. Это объяснялось тем, что экономический потенциал Китая очень устойчив, а конкуренция с китайскими производителями не возможна, из-за слабости национальных экономик стран региона. Разность экономик стран Центральной Азии и КНР, в которых абсолютное преобладание отдавалось Китаю, являлась одной из главных причин закрепления за Китаем главной роли поставщика готовой продукции. Мы рассмотрели и убедились в этом в ходе анализа показателей из официальных источников, связанных с двусторонними торговыми отношениями стран Центрально-Азиатского региона с Китаем и динамикой их развития. За весь период сотрудничества КНР с республиками, по официальным данным, около 92% импорта из КНР приходилось на готовую продукцию. Это являлось еще одним важным подтверждением того, что Китай – основной поставщик готовой продукции в регион. Стабильная и устойчивая экономика Китая, которая продолжала наращивать свою мощь, ВВП КНР в последнее десятилетие вносило значительный вклад в ВВП стран Центрально-Азиатского региона. Регион являлся привлекательным не только для Китая, но и для других великих держав, так как обладал большими объемами сырьевых запасов. Если за Китаем закрепились роль главного поставщика готовой продукции, то за Центральной Азией закрепились роль поставщика ресурсов. Именно они составляли основную долю экспорта в Китай в результате двусторонних торговых отношений.

2.3 Центральная Азия как главный поставщик сырьевых ресурсов

Средняя Азия являлась новым регионом, быстрорастущим рынком Евразии, который представлялся в глазах РФ, США, КНР и ЕС довольно привлекательным для инвестиций. Также, помимо главных игроков, экономические цели преследовали и соседние государства, такие как Турция, Иран и Афганистан. Часть из них стремилась стать региональными державами.

Средняя Азия помимо того, что она располагала выгодами транзитных путей, высоким уровнем трудовых ресурсов, также привлекала другие государства своими мощными природно-ресурсными запасами, которые являлись неотъемлемой частью развития, как различных областей промышленности, так и благоприятных жизненных условий. В разных республиках преобладали различные ресурсы, в каких-то частях региона был избыток определенного ресурса, в другой части региона этого же ресурса, наоборот, не хватало. Но благодаря скооперированным действиям, правильному распределению труда, которое базировалось на взаимовыгодных условиях, недостаточность какого-то ресурса в одной области легко компенсировалась избыточными ресурсами из другой области.

Государства региона располагали 1,3% многолетних насаждений планеты, включающие сады, виноградники; более 2% ее обрабатываемых земель и более 3% самого их ценного и продуктивного вида - орошаемых. В ходе сопоставления показателей с долей Центральной Азии в мировом населении, эксперты пришли к выводу, что уровень обеспечения земель, которая являлась главным аграрным ресурсом, превышала среднемировой уровень.

Сложности возникали с обеспеченностью возобновляемыми внутренними ресурсами пресной воды. В этом случае показатели, наоборот, были ниже среднемирового уровня практически в два раза. Ситуация усложнялась тем, что такой ценный водный ресурс как вода распределялась неравномерно по территории региона. Но при правильном распределении, данного ресурса хватило бы всем странам Центрально-Азиатского региона.

В недрах государств данного региона были обнаружены крупные месторождения природных ресурсов, которые имели важное мировое значение, а некоторые из них не имели аналогов на всем континенте Евразия. Таким примером являлось золотоносное месторождение Мурунтау в пустыни Кызылкум. Если рассматривать ресурсный потенциал на международном уровне, то особенно были велики в регионе запасы энергетических ресурсов, а также цветных металлов.

По официальным данным залежи угля на территории данного региона находились отметкой выше, чем 38 трлн т, 3,3 трлн т нефти, 6,7 трлн куб. м природного газа. К этой группе можно было отнести уран, который являлся важным природным ресурсом. Объем его запасов составлял приблизительно 0,7 млн т. Также сюда относилась и гидроэнергия – приблизительно 500 млрд киловатт в год. Ресурсы также распределялись на территории региона по-разному: на Казахстан приходилось 85–90% нефти и угля, на Туркменистан – более 40% природного газа, на Узбекистан и Казахстан – 30%, на Таджикистан – 75% гидроэнергетических запасов [30].

В мировых положениях Казахстан располагался на 4 месте по запасам урана, на 8-ом месте по запасам угля и на 17 месте – нефти. Туркменистан находился на 5 месте по запасам природного газа. Узбекистан занимал 10-ое место по запасам урана, природного газа – 14-е место.

Вторым по значимости компонентом минерально-сырьевого потенциала Центральной Азии являлись металлы. По их запасам особенно выделялись Казахстан и Узбекистан. В этих самых больших по численности населения государствах региона имелись заметные на мировом фоне залежи руд многих черных, цветных, драгоценных и редкоземельных металлов. В частности, в недрах Казахстана были сосредоточены крупнейшие в мире запасы хрома, 14% – цинка (6-е место в мире), свыше 4% железной руды (8-е место), в Узбекистане – 5% золота (4-е место в мире). Кроме того, эти две страны заметно выделялись на мировом фоне своими «кладовыми» молибденовых, вольфрамовых, серебряных и других руд. По ряду металлов в число лидеров входили также Кыргызстан (согласно оценкам, от 5%

до 20% мировых ресурсов и 3-е место в мире – по ртути) и Таджикистан (3% и 4-е место по запасам сурьмы) [55]. Даже если принимать во внимание показатели каждой из перечисленных стран, то обеспеченность металлами Центральной Азии оказывалась значительно выше среднемировой (ведь доля региона в численности населения планеты не достигала и 1%).

Что же касается третьего по значимости минерально-сырьевого компонента — горно-химического и прочего неметаллического сырья, то и здесь страны Центральной Азии были заметны на фоне международных сравнений. В наибольшей мере это касалось запасов фосфоритов в Казахстане и Узбекистане, брома, йода, мирабилита – в Туркменистане, серы и асбеста – в Казахстане, калийных солей и плавленого шпата – в Узбекистане. В регионе имелось и множество залежей природных строительных материалов: известняка, песка, гипса, мрамора и т.д.

Важный компонент ресурсного потенциала этих республик, имевший значение для развития туризма, отдыха, спорта и санаторно-курортной сферы, – разнообразные и великолепные по красоте природные ландшафты, многочисленные источники целебных минеральных вод и т.д.

Богатый и разнообразный природно-ресурсный потенциал, достаточность и высокое качество трудовых ресурсов обеспечили странам Центральной Азии заметные позиции в мировом хозяйстве, в частности в производстве и экспорте многих видов промышленной и сельскохозяйственной продукции. При оценке этих позиций следовало иметь в виду, что по своему производственно-экономическому облику страны региона относились преимущественно к аграрно-индустриальным. Об этом же свидетельствовало преобладание сельского хозяйства над промышленностью и строительством не только в структуре занятости населения (во всех республиках), но и в структуре валовой добавленной стоимости (в Кыргызстане, Таджикистане и Узбекистане). Вместе с тем в структуре ВВП эти отрасли во всех странах, кроме Кыргызстана, уступили «пальму первенства» сфере услуг, причем в Казахстане доля последней (53%) превосходила суммарную долю материального производства [55]. Попутно отметим, что свойственные

этим республикам опережающие темпы развития сферы услуг были характерны для мировой экономики в целом.

Несмотря на значительный за последние 15 лет спад промышленного производства в странах Центральной Азии, они по-прежнему занимали видные позиции в мировом хозяйстве, главным образом по добыче углеводородного топлива, цветных и драгоценных металлов, а также по производству многих видов промышленного и сельскохозяйственного сырья, полуфабрикатов, по выращиванию зерна, плодов, овощей и т.д. Благодаря поддержке стратегически важных, базовых отраслей, более полному использованию возможностей по некоторым позициям, в частности по добыче нефти, природного газа, золота, сбору пшеницы, картофеля, выпуску плодоовощной продукции, сахара, доля этих стран в общемировых объемах увеличилась. А диверсификация отраслевой структуры промышленности привела к тому, что государства региона теперь входили в мировую статистику в качестве производителей совершенно новых для них видов продукции (наиболее впечатляющий пример – автомобили и телевизоры). В период 2000-х гг. на республики Центральной Азии приходилось свыше 17% хрома, 16% – асбеста, 11% – урана, 8% – марганца, по 5–6% – природного газа, золота и серебра, примерно 2% – нефти и каменного угля, 1,5% – железной руды и значительная часть других полезных ископаемых, извлекаемых из недр всех стран мира.

Был обширным перечень аграрной продукции, по сбору и производству которой доля этих стран была заметно выше их удельного веса в населении планеты. К данному перечню относились не только волокнистое сырье, в частности хлопок (свыше 7%), шерсть, шелк-сырец (более чем по 3%), но и такие основные продовольственные товары, как пшеница (около 4%), молоко (2%), картофель (более 1,5%), а также фрукты и овощи, например абрикосы (4%) и т.д. Менее значима была номенклатура обрабатывающей индустрии. Она была ограничена в основном цветными металлами (2,5–3,5% рафинированных меди, цинка, свинца, более 1% алюминия), отдельными видами химической промышленности (в частности,

серной кислотой), текстиля (хлопковая пряжа), «витаминной» продукцией (изюм, курага, томатная паста) и т.д.

По некоторым перечисленным выше и другим товарам эти страны входили в число мировых лидеров. Так, Узбекистан занимал 2-е место по производству каракуля, 5-е – по добыче урана, 6-е – по сбору хлопка и добыче вольфрама, 9-е – по добыче золота, 11-е – природного газа. Казахстану принадлежало 2-е место по добыче хрома и асбеста, 4-е – по производству титана и ванадия, 7-е – по выплавке магния, добыче цинка и марганца, 9–10-е – по добыче серебра, угля, бокситов и меди, а также одно из первых мест в мире по выплавке феррохрома. Кыргызстан занимал 2-е место среди ведущих производителей ртути, Таджикистан – 4-е по добыче сурьмы, Туркменистан – 5-е по производству шелка-сырца. Наряду с этим республики региона занимали видные позиции в мировом экспорте отдельных видов топлива и сырья. Речь шла, прежде всего, о хлопковом волокне (почти 20% всех поставок), цинке (4%), электроэнергии и меди (по 3–3,5%), пшенице, золоте и серебре (более 2%), нефти и природном газе (свыше 1,5%), алюминии и хлопковой пряже (примерно по 1%) [28].

Однако упование на мощный и разнообразный природно-ресурсный потенциал как на главный источник доходов мог бы обернуться вялым развитием наукоемких и высокотехнологичных отраслей. Опыт мировой экономики последних десятилетий свидетельствовал о том, многие страны, обладающие внушительными природными богатствами, не сумели эффективно распорядиться ими, вследствие чего так и не вышли на траекторию динамичного социально-экономического развития. Разумеется, это не значило, что только ограниченность природных ресурсов активно стимулировала технический прогресс и структурные сдвиги (чего удалось достичь обделенным такими ресурсами Южной Корее, Сингапuru, Израилю, Маврикию и некоторым другим странам). Для богатых ресурсами республик Центральной Азии больше подходил пример Мексики, Малайзии, Филиппин, Саудовской Аравии, Таиланда, Чили, Коста-Рики, Бахрейна, ОАЭ, которые за счет

крупных доходов от экспорта нефти и (или) сырья, аграрной продукции сумели создать современные отрасли индустрии и сферы услуг.

Вследствие таких больших запасов природных ресурсов и месторождений, Китай активно проводил инвестиционную политику в Центрально-Азиатский регион. Страны Центральной Азии активно экспортировали сырьевые ресурсы в КНР. В 2000-х гг. основная доля экспорта Казахстана в КНР приходилась в среднем на энергоносители - приблизительно 80%, на черные и цветные металлы – около 13,5%. Кыргызстан в основном являлся поставщиком в Китай отходов черных и цветных металлов. Доля экспорта составляла 61%. На следующем месте находится текстильное сырье, преимущественно кожевенное и шерсть. Доля экспорта в КНР - приблизительно 30%. На экспорт Узбекистана в Китай в начале 2000-х гг. (преимущественно в 2007 г.) приходились услуги – 45%, затем 19% – цветные металлы, хлопковое волокно – 12%, химическое сырье – 9%, машины и оборудование – 8%. В поставках Туркменистана основная доля отводилась энергоносителям – 81%, хлопковому сырью и текстильным материалам – 6%. Таджикистан в 2000-х гг. (также, преимущественно в 2007 г.) был поставщиком хлопкового волокна и алюминия. Доля экспорта волокна и алюминия на 2007 г. составила уже 97% [6].

К сожалению, в конце 1990-х гг. и начале 2000-х гг. пока лидирующие позиции государств региона в основном ограничивались сырьевым сектором. К сложной и наукоемкой продукции относились крупнофюзеляжные самолеты, хлопкоуборочные машины, автомобили, пластмасса, синтетические волокна — в Узбекистане, телевизоры и некоторые другие виды электронной бытовой техники – там же и в Казахстане (в меньшей мере – в Кыргызстане и Таджикистане. И хотя в этих странах имелись высокотехнологичные, в том числе наукоемкие, производства и был налажен выпуск сложной продукции, они не определяли производственный профиль региона и его место в мировом хозяйстве. Например, по легковым автомобилям их доля составляла менее 0,1%, по телевизорам – 0,4%.

В индустриальной сфере всех пяти стран региона лидировали отрасли, выпускающие продукцию с невысокой (по сравнению, например с машиностроением) добавленной стоимостью: топливно-энергетическая, металлургическая, легкая и пищевая. Предпринимаемые усилия по структурной перестройке, углублению переработки местного сырья дали определенный положительный результат, однако пока не смогли коренным образом трансформировать отраслевой состав промышленности, обеспечить в ней если не лидирующую, то хотя бы сопоставимую с сырьевыми ее сферами долю машиностроения, металлообработки, электротехники, электроники, нефтехимии.

Таким образом, можно сказать, влияние Китая в регионе росло постепенно. Китай также сохранял определенную стратегию поведения в отношении каждой республики Центрально-Азиатского региона. Тактика торгово-экономического сотрудничества продолжала строиться на интенсификации торгово-экономической политики в отношении Казахстана, Туркменистана, в перспективе, Киргизстана. Это позволило полностью привязать страны к китайскому рынку, при этом использовать их сырьевой потенциал. Предполагалось, что первоначальные вопросы безопасности, угроза «исламского фактора», необходимость существования «Шанхайской пятерки» будут по-прежнему определять на протяжении многих лет стратегию и необходимость двустороннего сотрудничества с каждой из стран Центрально-Азиатского региона. Китай регулярно усиливал свое влияние в данном регионе. В период 2000-х гг. Китай являлся вторым торговым партнером после России в Центральной Азии. Объем торговли с Казахстаном, Таджикистаном и Киргизстаном приравнивался к торговле России с этими странами.

Отправной точкой ускоренного развития стал 2000 г. Торговый оборот между Китаем и странами Центральной Азии в период 2000–2003 гг. увеличился практически на 200%, с 1 млрд. до 3 млрд. долларов в год [22]. В 2007 г. общая сумма торговли Китая со странами Центральной Азии составила более 19 млрд долларов. Период мирового финансового кризиса, который выпал на 2008 г. не стал причиной для падения экономического сотрудничества стран региона и КНР. Проблемы

возникали в регионе из-за слабости экономики стран Центральной Азии. Китай, благодаря устойчивому развитию экономики, не ощутил значительного влияния кризиса. Наоборот, в условиях кризиса, государства Центрально-Азиатского региона во взаимоотношениях с Китаем смогли найти новые ступени, которые вывели их сотрудничество еще на более высокий уровень.

3. КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ КИТАЯ И СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

3.1 Слабость экономик Центральной Азии

Если рассматривать Центрально-Азиатский регион с экономической точки зрения, то можно увидеть слабые сырьевые экономики, которые были зависимы от перемен, происходящих в конъюнктуре мировых рынков. Ранее, когда центральноазиатские государства еще не обладали независимостью и входили в состав бывшего СССР, они как в экономическом, так и в политическом плане были отделены от других государств и вообще от всего мира, поддерживали только связь с бывшими республиками СССР. Торговля между республиками составляла от 57% до 78%, что являлось показателем высокого уровня кооперации между ними. Многовекторность экономических интересов региона в отношении других государств была довольно быстро восстановлена после распада СССР.

В 1997–1998 г. кризис развивающихся рынков, который сопровождался усилением дефолта российского рубля в августе 1998 г. привел к таможенной войне между странами Центральной Азии, которые являлись членами интеграционного объединения «Центральноазиатское экономическое сообщество». Узбекистан время от времени перекрывал поставки газа в Кыргызстан, а Казахстан отключал Узбекистану международные телефонные линии. В Узбекистане и вовсе происходил грабеж туркменских поездов.

Следующим фактором являлось отсутствие прочности экономических связей между странами региона. Иерархия главных партнеров по торговле и инвестициям характеризовалась нестабильностью.

Начиная с 1991 г. и до современного этапа, в различных сферах наблюдалась комплексная деморнизация. Снижались количество населения и уровень жизни. Также снижался уровень развития промышленного производства по отношению к

сельскохозяйственному, падал уровень образованности и уровень жизни населения, отток трудовых ресурсов.

Государствами Центрально-Азиатского региона фактически не использовался потенциал сотрудничества в экономиках, который был заложен в СССР. Структурированное распределение ресурсов в регионе могло бы дать возможность организовать выгодный обмен гидроэнергии из вышележащих по течению рек Киргизстана и Таджикистана на углеводороды из низлежащих, а нефтью и газом Казахстана, Узбекистана и особенно Туркменистана.

Возникавшие разногласия не давали возможности осуществлять в полной мере выработку электроэнергии в Таджикистане и Киргизстане, а также беспрепятственно орошать поля в Узбекистане и облегчить проблемы в экологической сфере Аральского моря. Узбекистан создавал препятствия для строительства гидроэлектростанции северным соседям, обеспечивал их водными ресурсами в тот период, когда максимально потреблялась электроэнергия. Тем самым они показывали необходимость обеспечивать водный баланс в регионе.

Еще более напряженная обстановка в регионе возникала из-за вопроса о месторождении углеводородов: территории с большим количеством месторождений углеводородов являлись причиной для разногласий с соседями. Наиболее ярким примером конфликта по данному вопросу стал спор между Туркменистаном и Азербайджаном по поводу месторождений, располагавшихся в Каспийском море.

Кроме сырьевого профиля производства и невысокой эффективности хозяйственной деятельности, к сдерживающим факторам экономического развития стран Центральной Азии относились невысокий уровень их взаимной торговли, производственной и инвестиционной кооперации. Недостаточный уровень взаимного экономического сотрудничества и ограниченность коммуникаций для экспорта товаров на международные рынки сдерживали приток прямых зарубежных капиталовложений. Его объемы в расчете на душу населения в большинстве этих стран были самые низкие среди постсоциалистических государств, а отраслевой

спектр ограничивался главным образом добычей топлива, сырья, выпуском низко- и среднетехнологичной продукции.

В некоторых публикациях отмечается тезис о том, что препятствием для взаимной торговли, экономического сотрудничества и углубленного разделения труда в рамках региона являлась схожесть отраслевых структур национальных экономик. Была также схожей и их сырьевая ориентация, выход на внешний рынок с одинаковыми товарами (энергоносители, хлопок, цветные металлы) и неизбежная вследствие этого конкуренция. В ходе исследования, изучения официальных данных, можно сделать вывод, что данный тезис являлся не совсем корректным, ведь в ряде отраслей производственный и внешнеторговый профиль стран Центральной Азии был различен, а потому они удачно дополняли друг друга. Например, в цветной металлургии региона Таджикистан – единственный производитель первичного алюминия, Казахстан – рафинированного свинца, Узбекистан – молибденовой и вольфрамовой продукции. Туркменистан, Казахстан и Узбекистан относились к странам, в больших объемах добывающим и экспортирующим углеводородное топливо. Кыргызстан и Таджикистан могли поставлять дешевое электричество, вырабатываемое на экологически чистой энергии горных рек.

Общему прогрессу производительных сил республик Центральной Азии могла бы способствовать согласованная ими диверсификация национальных экономик. За последние 15 лет в этих государствах были созданы предприятия, в частности, по добыче фосфоритов, переработке нефти, выпуску легковых автомобилей. Однако аналогичную продукцию и до того выпускали в других странах региона, причем в объемах, достаточных для их общих потребностей, и по вполне приемлемым ценам. Скоординированный подход обеспечивал более рациональное использование инвестиций, предотвращал неоправданное создание избыточных производственных мощностей.

Налаживание более тесных кооперационных связей особенно требовалось для развития машиностроения, снижения издержек производства и повышения на этой основе его ценовой конкурентоспособности. Только за счет перехода на

комплектацию автомобилей Асакинского завода (Узбекистан) резиновыми покрышками Чимкентского шинного завода (Казахстан) можно было бы ежегодно экономить десятки миллионов долларов. Затраты на приспособление технологии для этого завода к выпуску новых видов покрышек с лихвой должны были окупиться огромной разницей в транспортных расходах. (Позже эти покрышки доставляли из Южной Кореи).

Интеграция России, Беларуси, стран Центральной Азии (за исключением Туркменистана) в рамках Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) отнюдь не отрицала целесообразности углубления и диверсификации трансграничной торговли товарами, услугами, инвестиционного сотрудничества и производственной кооперации хозяйственных субъектов нашего региона на взаимовыгодной основе.

По мнению авторов «Доклада о человеческом развитии в Центральной Азии», выгоды от сокращения торговых издержек и увеличения денежных переводов мигрантами, а также более эффективное использование водных и энергетических ресурсов смогли бы (в ближайшие 10 лет) обеспечить двойной прирост экономики государств региона. В частности, только за счет налаживания совместного управления водными ресурсами эти республики ежегодно получали бы дополнительно 1,7 млрд долл. (3% их суммарного ВВП). Общие же выгоды от регионального сотрудничества, если принять во внимание лишь факторы, поддававшиеся количественному измерению, составили 5% ВВП [53].

В последние годы экономическое положение стран Центральной Азии заметно улучшилось, чему во многом способствовали активизация деловой активности на их внутреннем рынке и благоприятная конъюнктура цен на традиционные товары их экспорта на мировом рынке. В итоге повысилась динамика экономического роста, снизилась инфляция, стабилизировался уровень безработицы. Необходимо отметить, что в 2001–2005 годах среднегодовые темпы роста ВВП в этих республиках значительно превысили аналогичный показатель по мировой экономике в целом (3,6%) . Вместе с тем, судя по данным национальных органов статистики, в

2004 году дореформенный объем ВВП был превзойден только в двух странах региона – в Узбекистане (120% по отношению к 1991 г.) и Казахстане (более 116%). У Кыргызстана соответствующий показатель составил 87%, у Таджикистана – около 60% (данные по Туркменистану не публиковались) [53].

Несмотря на трудности, обусловленные незавершенностью рыночных реформ, структурной перестройкой производства и рядом других факторов (внутренних и внешних), перспективы для развития экономики этих государств были благоприятными. На 2006 год для Казахстана 8%-й, для Туркменистана и Таджикистана – 7%-й, Узбекистана – 6%-й, Кыргызстана – 5,5%-й рост ВВП, то есть увеличился минимум в два раза выше среднемирового [53]. Еще более оптимистичен был прогноз экспертов ООН, согласно которому реальный ВВП Казахстана в 2006 году должен был увеличиться на 8,5%, Узбекистана и Таджикистана – на 7%, Кыргызстана – на 5,8%, Туркменистана – на 5%. В результате общая динамика экономического роста государств Центральной Азии значительно укреплялась и была заметно выше, чем в целом по семи странам с переходной экономикой. У стран Юго-Восточной Европы – 5,9%, и по республикам СНГ – 6,2%. (В группе экономически развитых государств мира этот показатель в среднем был равен 2,5%.)

Проанализировав данные, можно сделать вывод, что последовательное решение насущных проблем, дальнейшее углубление социально ориентированных рыночных реформ, активизация интеграционных процессов способствовали росту производственного потенциала стран Центральной Азии, повышению благосостояния и уровня жизни населения. Эти изменения позитивно отражались на социально-экономических позициях этих государств (и региона в целом) в мировом сообществе.

3.2 Удаленность Центральной Азии и внутренних рынков Китая от морских коммуникаций и основных рынков

Все государства, особенно внутриконтинентальные, были заинтересованы в том, чтобы иметь выходы к Мировому океану. Если у страны отсутствует выход к морю, то это отрицательно сказывается на динамике ее развития особенно в экономической сфере. К государствам с неблагоприятным географическим положением (внутриконтинентальные страны) относятся и центральноазиатские республики. В большинстве случаев географически «закрытые» страны имеют более низкий уровень развития, чем те страны, которые располагаются на морском побережье либо имеют выходы к морю. Для стран, которые не имеют выход к морю, важное значение имеет сотрудничество с соседями в прибрежных районах. Это связано с тем, что от последних зависит возможность внутриконтинентальных стран иметь доступ к портам и пользоваться этим доступом в целях общения с внешним миром. Одной из таких прибрежных стран-соседей для республик региона являлся СУАР. СУАР считался важным связующим звеном между странами Центральной Азии и другими странами. СУАР, являющийся автономным районом КНР, играл важную роль для развития внешнеэкономического сотрудничества государств Центральной Азии, так как он имел ряд географических преимуществ и экономических возможностей. Сами государства Центрально-Азиатского региона понимали, что все возможности торгово-экономических отношений между ними и СУАР были изучены не полностью, и они стремились повысить уровень регионального экономического сотрудничества.

Чтобы Центральная Азия имела доступ к морским портам (это являлось необходимостью для них, так как у них отсутствовал выход к морю), Китай и Пакистан в 1995 году содействовали началу создания комбинированной транспортной системы, постепенно привлекая к участию в этой разработке Кыргызстан и Казахстан [50]. Но данные четыре страны имели разные мнения по двум вопросам. Первый – число прав на вождение транспортных средств, которые выдавались в

рамках системы; второй – координация системы железнодорожного и автобусного сообщения на международном уровне. Так 13 апреля 2004 года, в результате продолжительных переговоров, которые шли на протяжении девяти лет, правительствами данных стран было подписано Соглашение о транзитных перевозках, в соответствии с которым транзитные транспортные средства каждой страны, входящей в систему, освобождались от уплаты транзитных пошлин и сборов [54].

Официально в мае 2007 года началась транзитная торговля между этими государствами. В рамках созданной транспортной службы Кыргызстан экспортировал алюминиевый лом в Пакистан, Казахстан занимался поставками пряжи в Кыргызстан, тканей. Данная транспортная система стала не только стимулятором торговли, но и способствовала формированию единства и взаимопонимания между государствами, которые были участницами принятого соглашения.

СУАР принимал участие в обширной пограничной и транзитной торговле со странами Центральной Азии, которые, как уже было сказано выше, имеют неблагоприятное географическое положение для проведения внешнеторговых операций и развития торговли в целом. Минимальное расстояние до морского побережья Индийского океана составляет 1 700 километров, а путь до туда проходит через Афганистан. На протяжении долгого времени данный выход к морю не играл большой роли. Для стран Центральной Азии главный путь к морю проходил через СУАР в порты Китая, такие как Ганьсу и Ляньюньган. Так, через Ляньюньган Казахстан и Узбекистан экспортировали свои товары. Чем дальше шло развитие сотрудничества Китая с республиками, тем все больше можно было встретить там китайские товары, даже в весьма удаленных местах республик Центральной Азии.

Так как Центральная Азия расположена в центре Евразии, то по завершению строительства железнодорожных и автомобильных путей транзитная торговля должна была стать основополагающей частью в экономических связях между государствами Центральной Азии и Китаем.

На протяжении долгого времени, с момента обретения независимости республик, страны Центрально-Азиатского региона были объединены одинаковой про-

блемой. Центральная Азия находилась удаленно от основных морских коммуникаций, и явно наблюдалась экономико-географическая замкнутость региона внутри Евразии, что особо ярко получило свое проявление после распада СССР, где была сложена единая экономическая политика.

Как известно, морской транспорт пользовался всегда большими преимуществами и спросом, в сравнении с железнодорожным, воздушным, автомобильным. Морской транспорт обладал следующими преимуществами: его грузоподъемность значительно больше, но, тем не менее, при этом расход топлива в расчете на 1 тонну – километр. Более того, отсутствовала необходимость в оплате пошлин при морской транспортировке грузов и в амортизационных отчислениях, направленных на поддержание коммуникаций в рабочем состоянии, что наблюдалось при сухопутных перевозках.

Считается, что из-за того, что морской транспорт сравнительно дешевле сухопутного, произошел упадок Великого шелкового пути. Также этот фактор долгое время определял перманентное отставание в экономическом развитии внутриконтинентальных регионов от других мировых приморских регионов. Однако особенно яркое проявление этого происходило в Евразии, которая имела большое внутреннее пространство.

Из-за этого государства Центральной Азии, а также внутренние районы Китая, в которых особо выделяется западный Синьцзян-Уйгурский автономный район, имели одну единую ключевую проблему в виде географической удаленности от морских транспортных коридоров, которые преимущественно являлись важными для ведения успешной торговли.

После того, как распался СССР, а с ним и единая экономическая политика, географически сложившаяся ситуация создала ряд затруднительных вопросов, суть которых заключалась в затруднительном доступе к морским портам. Так, Узбекистан после того, как обрел независимость, приобрел и проблемы, связанные с выходом к морю. Для того, что решить подобные проблемы, было необходимо преодолеть границы двух государств, как минимум. Республика Таджикистан по-

сле распада СССР столкнулась с не менее сложными экономико-географическими условиями, потому что, что значительная часть территории Таджикистана приходилась на высокогорные районы. Для того чтобы успешно развивать сухопутные транспортировки, было необходимо тоже преодолеть границы Узбекистана, который собственно сам являлся дважды замкнутым. Некоторые внутренние районы Китая сталкивались с подобной проблемой географического расположения, но Китай, в сравнении с ослабленными экономиками государств Центральной Азии, имел стабильную, динамично развивающуюся экономику, что помогало смягчить проблему географического положения.

Также имелся еще один немаловажный фактор: Центральная Азия являлась изолированной в системе евразийских сухопутных коммуникаций, в сфере трубопроводного транспорта, обладавшего большими преимуществами по сравнению с другим транспортом [35]. Система трубопроводов, которая существовала в Центральной Азии, являлась замкнутой на Россию, не могла быть задействована для транзита нефти и газа на Евразийском пространстве, хотя теоретически, географическое положение региона и его трубопроводная инфраструктура, находившаяся на высоком уровне развития, позволяли осуществлять все вышеуказанное.

Страны Центральной Азии не способствовали принятию скоординированных действий в вопросах преодоления экономико-географической изоляции, и, можно сказать, частично сами способствовали ее консервации. Государства Центрально-Азиатского региона очень часто завышали стоимость транспортировки грузов по своей территории, преследуя при этом собственную краткосрочную выгоду, не учитывая интересы соседних стран, а руководствуясь только собственными долгосрочными интересами. Наряду с этим страны региона стремились стать независимыми друг от друга в транспортной сфере. Так, для того, чтобы повысить собственную транспортную безопасность, Казахстан, Узбекистан, Туркменистан и Таджикистан занимались строительством дополнительных внутренних железных и автомобильных дорог, что постепенно приводило к снижению объемов трансграничных перевозок.

Удаленность региона от главных морских транспортных коридоров на евразийском пространстве способствовало повышению цен на грузоперевозки даже только потому, что сухопутные перевозки сами по себе были выше по стоимости морских перевозок. С другой стороны, фрагментация центральноазиатского экономического пространства определяла данную проблему. Именно этот фактор впоследствии предопределял замкнутость региона в системе сухопутных транспортных путей Евразии.

Все эти факторы способствовали значительному увеличению стоимости перевозок. По оценкам экспертов, объем затрачиваемых средств на транспортировку товаров из экономико-географически замкнутых стран был на 50% выше по сравнению со стоимостью транспортировки товаров из приморских районов. В итоге главные сухопутные пути в Евразии шли в обход Центральной Азии, а железные и автомобильные дороги чаще всего использовались центральноазиатскими странами для осуществления внутренних экспортно-импортных операций, при этом другие евразийские государства в них фактически не нуждались.

Республика Таджикистан по своему географическому положению отдалена от главных морских путей и портов, что являлось одной из главных причин, тормозящих экономическое развитие страны. В связи с этим, важными компонентами конкурентоспособности являлись такие факторы как объем затрат на транспортировку грузов в экспорте и импорте. Наряду с морскими транспортными путями большое значение имели наземные транспортные пути. Доступ к ним давал возможность реализовывать транзитные возможности, получить, а затем и улучшить доступ к рынкам, выйти на крупные рынки как на юге: до Индии, Ирана, Пакистана через Афганистан, так и на севере: до России через Казахстан и Кыргызстан.

Своеобразным «толчком» к активизации сотрудничества в регионе могло бы стать стремление повысить конкурентоспособность. Это также давало возможность для улучшения торговли и транзита в приграничных зонах и внутри страны. Если рассматривать расчеты средств, которые затрачивались на импорт, то можно увидеть, что затраты на один контейнер составляли приблизительно 10250 долл.

США, в то время как среднее значение по региону Европы и Центральной Азии составляло всего 2339 долл. США [39]. Также высокой являлась и сумма официальных платежей при экспорте: на один контейнер затрачивалось 8050 долл. США, в то время как в странах Европы и Центральной Азии средняя оценка составляла 2109 долл. США. Одна из главных причин, которая способствовала таким высоким показателям, являлось отсутствие возможности для прямого выхода к морским коммуникациям. Но помимо этого, на это оказывали влияние и другие барьеры, так как в других странах, не имевших прямого доступа к морским путям, показатели были преимущественно ниже, чем в республике Таджикистан.

Кроме отсутствия доступа к морям, возникали и такие трудности, как высокая оплата за перевозку грузов, проблемы при таможенном оформлении грузов, слабо развитая транспортная инфраструктура, географическая удаленность от основных транспортных путей. Создание модернизированных транспортных магистралей и повышение эффективности транспортного обслуживания должно было стать одним из способов на пути решения данной проблемы.

Другое государство Центральной Азии, Узбекистан, также имело неблагоприятное географическое положение относительно основных морских портов и транспортных коридоров, трансконтинентальных железнодорожных и автомобильных путей. Республика региона значительно удалена от евразийского пространства, которое являлось важным в вопросах экспорта товаров.

Узбекистан относится к одной из двух стран во всем мире (второй такой страной является Лихтенштейн), которой для доступа к кратчайшим выходам к Мировому океану необходимо пересечь границы не одного, а двух государств. Так называемая «двойная» удаленность Узбекистана имела его геополитические преимущества: он граничил с другими государствами региона, а при развитии трансграничных инфраструктурных проектов в перспективе мог бы претендовать на роль «центра Центральной Азии». У Китая с Узбекистаном отсутствует общая граница. Благодаря этому у государств с начала сотрудничества не возникали

приграничные конфликты. Проблема так называемой китайской угрозы тоже была не актуальной для Узбекистана.

В таких географически удаленных государствах основное значение имели сухопутные перевозки через территории соседних государств. Когда соседние государства обладали неразвитой транспортной инфраструктурой, таможенными ограничениями, это создавало сложности для стран-отправителей в виде повышения транспортных затрат и увеличения транспортировки грузов по времени.

Анализируя официальные данные 2008–2013 г., можно увидеть, что объем грузоперевозок увеличился на 45%, и на 24, 38, 52% соответственно. Увеличились пассажирооборот, грузооборот, а также транзитные перевозки [19]. В Узбекистане на транспортную сферу приходилось более 5300 организаций и компаний, имеющих различные формы собственности. На транспортную сферу приходилось 12% ВВП республики.

В Узбекистане, как и в Таджикистане большое влияние на конкурентоспособность товаров экспорта оказывали транспортные расходы; в результате этого затраты на импорт становились более высокими, что препятствовало участию стран во внешнеторговых операциях. Для того, чтобы снизить транспортные издержки проводились различные мероприятия, которые могли бы поспособствовать продуктивной интеграции экономики государств региона в мировую экономику.

Актуальное значение для Узбекистана, как для удаленной от морских коммуникаций страны, имело развитие транспортной инфраструктуры и коммуникационных связей, а также диверсификация маршрутов транспортировки внешнеторговых грузов. Кроме этого, в Узбекистане динамика развития экономики и ее поступательного роста требовала интенсивного развития транспортно-коммуникационной сферы, а также логистического направления.

На протяжении нескольких Узбекистан в транспортной сфере активно направлял свои усилия на процессы интеграции в мировые транспортные коммуникации, на развитие эффективных международных путей для внешнеторговых и транзит-

ных перевозок, на модернизирование транспортного комплекса, на формирование сети логистических компаний и повышение транзитного потенциала.

Кыргызстан является страной, расположенной в горной местности, в центре Евразии, в географическом плане сильно удаленной от Мирового океана.

Территории горных стран характеризуются прерывистостью, фрагментарностью. Как уже известно, пространственный разрыв ведет к временному разрыву, а это и является отсталостью. Время – деньги, поэтому можно сказать, что для Кыргызстана пространство – деньги [46].

Одним из факторов дезинтегрированности являлась изолированность во внешних и внутренних коммуникациях. Транспортная изолированность республики связана с тем, что в горных системах, помимо рек, от центра расходятся и дороги, а центробежные магистрали препятствовали созданию единого экономического пространства. До распада СССР экономика и транспортная система Кыргызстана развивались без учета того, что страна когда-нибудь приобретет независимость. Коммуникационная сфера Кыргызстана представляла собой «осколки» транспортных путей Великого шелкового пути. Между столицей и главными региональными центрами республики практически отсутствовали современные скоростные магистрали, дороги проходили в основном по периферии страны или являлись ее границами.

Горный характер территории республики влиял на стоимость транспортных перевозок: значительно повышалась стоимость экспортных и импортных товаров. Так, общая стоимость 90% автомобильных перевозок в Кыргызстане была почти в 80 раз выше большей части морских перевозок в мире [46].

Внутренняя изолированность, как уже говорилось выше, приводила к ослаблению экономики. Бедность в основном возникала из-за нехватки рабочих мест, а нехватка рабочих мест главным образом являлась следствием отсутствия инвестиций. Так как в Кыргызстане практически не было дорог для доставки оборудования и экспорта продукции, в результате этого и не было большого количества

инвестиций. Также практически отсутствовали средства связи для получения коммерческой информации, проведения платежей.

Если транспортная структура Кыргызстана начала развиваться, то он, возможно, смог бы продвинуться на рынки стран Центральной Евразии и Китая, одновременно с другими благоприятными условиями производил бы продукцию и экспортировал ее соседям.

Туркменистан обладает сравнительно выгодным экономически-географическим положением, если сравнивать с другими государствами в регионе. С двумя странами у Туркменистана проходит сухопутная граница, а с двумя другими – морская. Стратегически важное значение для страны имеет выход к Каспийскому морю, открывающему возможности для морской транспортировки энергетическим ресурсам потребителям. Но есть и минус: как и другие страны региона, у Туркменистана отсутствует свободный выход к мировому океану.

Еще с давних времен Туркменистан являлся территорией, по которой проходили караванные торговые пути, практически все города играли важную роль в развитии торговли. Со временем на смену караванным путям пришла развитая транспортная сеть, интенсивно расширявшаяся каждый год. Строительство железнодорожного транспорта Туркменистана обладало огромным потенциалом для дальнейшего развития, но его использовали еще не в полной мере. Частота транспортных перевозок все еще оставалась низкой, в основном перевозки осуществлялись по местности.

Несмотря на недостатки, территория Туркменистана играла также важную роль в транзитных перевозках. Так как транспортная сеть была высокоразвита, более актуальным вариантом перевозок грузов считались перевозки из других стран Центральной Азии на Ближний Восток, где располагались порты в Персидском заливе.

Огромную роль играл морской порт Туркменбаши, имевший еще одно другое название «ворота в Центральную Азию» [59].

Выгодное географическое положение страны позволяло активно развивать в Туркменистане транспортную инфраструктуру, а это поспособствовало приобщению страны к мировым хозяйственным связям.

Казахстан бы также как и другие страны региона восприимчив к внешним изменениям из-за географического положения. Это являлось препятствием на пути к успешному вхождению страны в мировую экономику. Сильное воздействие на экономику оказывали колебания цен на сырьевые товары, ситуация в странах, являвшихся основными торговыми партнерами (Китай занимал второе место в торговле с Казахстаном после других стран), а также геополитическая обстановка. Так как выход к мировому океану отсутствовал, транспортная инфраструктура страны находилась в сильной зависимости от соседних стран, которые зачастую имели нестабильное экономическое и политическое положение.

Казахстану удалось смягчить некоторые недостатки своего географического положения. Так как страна не имела выхода к морю (за исключением закрытого Каспия), акцент был сделан на сухопутный транспортно-коммуникационный потенциал. Казахстан сумел возглавить ассоциацию государств-членов ООН, которые не имели выходов к морям, так как обладал международным авторитетом и способностью добиваться поставленных целей.

Для того чтобы экономика Казахстана развивалась успешно, а сама страна имела многочисленные доступы к мировой транспортной системе, была необходима адаптация к международным стандартам, развитие и совершенствование международных коридоров, проходивших через республику, а также совершенных условий, развитие собственного транзитного потенциала.

В ходе исследования можно отметить, что одним из наиболее характерных признаков стран Центральной Азии, у которых отсутствовал выход к морю, являлась их двойная уязвимость, так как они были уязвимы сами по себе и из-за зависимости от одной или нескольких транзитных стран. Они не имеют выхода к морю, а их соседи не всегда заинтересованы в том, чтобы пропускать через свои границы поток товаров для них. Высокие транспортные затраты, возникавшие из-

за недостатков инфраструктуры, задержек, сборов или процедур в стране транзита, делали наземные перевозки в страны без выхода к морю, очень дорогостоящими. Высокие транспортные издержки оставались на протяжении долгого времени самым серьезным препятствием для доступа республик к мировым рынкам и для включения их в мировые хозяйственные связи.

3.3 Наличие многочисленных торговых барьеров

На протяжении всего времени сотрудничества Китая и стран Центральной Азии существовали многочисленные официальные и неофициальные торговые барьеры. Это отражалось в наличии разных правил и мер, которые были ассоциированы с различными торговыми соглашениями и договорами. Так как каждое государство устанавливало собственный режим в торговле, то сосуществование в одной стране различных торговых порядков, которые применялись к партнерам различных торговых соглашений, становилось обычным явлением. Возникали сложности при маневрировании в разнообразных и относительно сложных режимах различных торговых соглашений. Нестыковки в соглашениях с дублирующим членством вели к тому, что повышались издержки и административные расходы.

Туркменистан рассматривался как транзитное государство, с перспективой осуществления транспортных коммуникаций на региональном и межрегиональном уровне благодаря благоприятному географическому положению. Республика являлась проводником в такие страны как Иран и Турция, а также в страны Западной Европы, Южной Азии и Ближнего Востока. Но, несмотря на все вышеуказанные преимущества Туркменистана, присутствовал ряд проблем, препятствующих успешному взаимному развитию с Китаем.

Во-первых, большинство экономических и политических договоренностей Китая с Туркменистаном все еще не вступили в силу. Это в большей степени было связано с тем, что Туркменистан не являлся страной-участницей ШОС, что приводило к снижению в нем интеграционных возможностей Китая.

Во-вторых, у государств отсутствовали общие границы. Как отметил известный исследователь России и Центральной Азии Чжао Хуа-шэн, «Китай уважает позицию Туркменистана, но приветствует и участие Туркменистана в многостороннем региональном сотрудничестве, одним из которых как раз является ШОС». Так как Туркменистан исключил себя из участия в ШОС, тем самым он параллельно исключил себя из центральноазиатского пространства. В связи с этим многие вопросы на региональном уровне государства решали, не учитывая интересы Туркменистана. Сама организация ШОС также заинтересована в том, чтобы Туркменистан являлся ее частью [41]. Для Туркменистана по-прежнему отводилось место в ШОС, китайская сторона ждала вступления республики в организацию.

Таким образом, Туркменистан ждали и отводили ему место в данной региональной организации. Прежде всего, этого ждала китайская сторона. Но Туркменистан все еще придерживался политики постоянного нейтралитета. Но постепенно Туркменистан с собственной подачи стал привлекаться к участию в региональных проектах.

Присутствовал ряд преград и в сотрудничестве Узбекистана и Китая. Одна из главных проблем Китая проявлялась в необходимости рационализировать структуру торговли: нарастить экспорт легкой и машинотехнической продукции в Узбекистан и обеспечить долгосрочный доступ к сырьевым ресурсам страны.

С 2000-х гг. в экспорте Узбекистана в Китай преобладали нефтепродукты, хлопковое волокно, шелк, удобрения. Для этого существенно увеличивалось проектное финансирование, гарантом выполнения обязательств выступали банковские структуры. Но в соответствии со многими показателями экономики КНР и Узбекистана имели сходства по структуре, в том числе в экспорте и импорте, а это расходилось с принципом «взаимодополняемости экономик», выработанным в КНР. Китай стремился расширить доступ к сырьевым ресурсам Узбекистана и желал принимать активное участие в проектах по их разработке. Но, на протяжении долгого времени слабо разработанные инвестиционные механизмы в самой

республике препятствовали осуществлению задуманного. Также не было полномасштабной базы межгосударственных соглашений; часть договоров, которые были подписаны в начале 1990-х гг., не были действительными.

Таджикистану выделялись Пекином кредитные средства. Как правило, Экспортно-импортный банк КНР выделял средства на кредитование, китайские компании вели активную работу в республике, привлекая собственные рабочие силы и технику. В результате Таджикистан не получал преимуществ таких как новые рабочие места, а также отсутствовало развитие технологий. Поэтому, несмотря на то, что китайскими компаниями велось строительство, количество мигрантов из Таджикистана в Россию только увеличивалось.

Во-вторых, можно сказать, что развитие торгового сотрудничества с Китаем вело к ослаблению экономики республики, так как экспорт из Таджикистана не увеличивался. Импорт из Китая преобладал над экспортом из Таджикистана. Также, возможности Китая в торговой сфере в отношении Таджикистана стали шире после того, как республика Таджикистан вступила в ВТО в 2013 г.

Неблагоприятно сложилась ситуация для национального производителя. Для него обеспечивался низкий уровень защиты, а это могло бы иметь негативные последствия для развития сельского хозяйства. Исследователи отмечали, что в ходе переговоров таджикской делегации не удалось обеспечить доступ на рынок Китая продукции национальных сельхозпроизводителей [20].

В-третьих, зависимость Таджикистана от Китая в экономическом плане открывала последний доступ к сырьевым ресурсам республики, но и становилась инструментом политического давления. Так, в начале 2011 г. парламент страны ратифицировал протокол о демаркации границы с КНР, который узаконил передачу Китаю 1,1 тыс. кв. км спорных территорий.

В торговле между Китаем и Кыргызстаном также возникали барьеры, но прежде всего, барьеры для Кыргызстана. Так 24 мая 2016 г. в Бишкеке состоялась встреча представителей Кыргызстана и Китая. На встрече китайской стороной было сказано, что торговых барьеров для сотрудничества не имеется. Но, премь-

ер-министр Кыргызстана выделил ряд препятствий для Кыргызстана в торговле с Китаем. Во-первых, китайский рынок фактически являлся закрытым для экспорта товаров из Кыргызстана. Импорт из Китая в республику преобладал над экспортом самой республики. Во-вторых, продукция Кыргызстана не соответствовала стандартам Китая, поэтому республика не могла ввести свои товары на китайский рынок. Экспорт Кыргызстана в Китай в основном базировался на сельскохозяйственной продукции. Также количество продукции Кыргызстана для Китая было незначительным, так как очень сложно покрыть интересы последнего из-за большой численности населения. Кыргызские товары могли покрыть потребности только одной провинции. В результате всех вышеперечисленных причин, Кыргызстан не мог проводить переговоры на высоком уровне, а только на региональном [30].

Большое количество граждан КНР, которые пребывали на территории Казахстана в роли трудовых мигрантов, являлись важной торгово-экономической проблемой во взаимоотношениях двух стран. Во-первых, необходимо было трудоустроить «избыточную рабочую силу», но при этом в Казахстане оставались незанятые ниши, где китайские мигранты, наоборот, могли бы осуществлять свою рабочую деятельность. В результате этого большое количество китайских трудовых мигрантов приходилось на сферу услуг, оптовой торговли, закупочной деятельности. Во-вторых, в Казахстане преобладали более удобные условия для ведения бизнеса и для получения стартового капитала по сравнению с Китаем. В-третьих, имелась возможность выехать в другие страны через границы Казахстана [40].

В целом, для развития торгово-экономических отношений с каждой страной региона, было необходимо решить ряд важных проблем, одной из которых являлась проблема банковской ликвидности. Банковская система в государствах Центральной Азии характеризовалась неуклонным увеличением объемов кредитования, в результате чего возрастал риск невозврата кредитов. Банки стран Центральной Азии испытывали дефицит денежных средств (например, объем креди-

тов, которые были выданы Казахстанскими банками, составляли лишь 14,9% ВВП, а это говорило о том, что государство недостаточно участвовало в решении экономических проблем банковской системы) [48]. Накопление инвестиционного капитала в банковской системе, необходимого для экономического роста, свидетельствовало о том, что риск финансовой системы также был сконцентрирован в банковской системе.

Следующей проблемой являлся разный уровень экономического развития стран-членов ШОС. Несмотря на то, что Китай и Россия являлись преимущественно развитыми странами в регионе, по уровню экономической свободы они занимали соответственно 95-е и 102-е место в мире [48]. Большие возможности по осуществлению крупномасштабных инвестиций за пределы стран отсутствовали, так как сами страны периодически нуждались в иностранных капиталовложениях. Поэтому Китай и Россия еще не имели постоянной возможности в оказании экономической помощи странам Центральной Азии, что ограничивало дальнейшее расширение сотрудничества в рамках ШОС.

Также, страны-участницы ШОС не могли достичь договоренности в вопросе конкретной даты либерализации торговли. Это было связано с тем, что некоторые из участниц беспокоились о возможном давлении со стороны конкурентов, которое было бы вызвано в результате либерализации торговли и инвестиций. Более того, в ШОС существовал риск нестабильной обстановки, риск вмешательства со стороны вне региональных держав.

Проанализировав основные ключевые проблемы в торгово-экономическом сотрудничестве между Китаем и странами Центральной Азии, можно сделать вывод, что отсутствие экономической интеграции между государствами в Центрально-Азиатском регионе приводило к возникновению экономических барьеров. К ним относились разный уровень развития экономик КНР и стран Центральной Азии, разность производимой продукции, преобладание китайского экспорта над импортом. Предполагалось, если в самом Центрально-Азиатском регионе не возникнет необходимого доверия между республиками и не произойдет их объединение,

то эффективность экономически взаимовыгодного сотрудничества стран Центральной Азии и КНР будет крайне мала.

Вышеуказанная проблема осложнялась тем, что большинство центральноазиатских стран стремились завязать стоимость транспортировки товаров по своей территории. В первую очередь в этих случаях они руководствовались желанием получения краткосрочной выгоды, не считались с интересами соседних стран, а также не ставили в приоритет свои долгосрочные интересы.

Считалось что, если ситуация будет сохраняться прежней, то Китай продолжит экономическое сотрудничество, в котором будут преобладать китайские интересы. КНР продолжит активно экспортировать ресурсы региона в целях собственного экономического подъема. Также он продолжит расширять рынок сбыта собственных товаров; тем более, с учетом его влияния в регионе, для него не возникнет проблем относительно заполнения рынка Центральной Азии готовой продукцией собственного производства.

4 ПЕРСПЕКТИВЫ РЕШЕНИЯ КЛЮЧЕВЫХ ПРОБЛЕМ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУ КИТАЕМ И СТРАНАМИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

4.1 Форсирование региональной интеграции в Центральной Азии

При рассмотрении проблемы Центрально-Азиатского региона со стороны, не учитывая ряда внутренних факторов, можно увидеть, что в регионе складывалась непростая ситуация. Это было связано с тем, что государства Центральной Азии проявляли недоверие друг к другу, а также не особо стремились к объединению. В отношении перспектив региональной интеграции стран Центральной Азии следует выделить нескольких этапов необходимых для развития интеграционных процессов.

1. На начальном этапе процессов интеграции странам Центрально-Азиатского региона было необходимо наладить сотрудничество в формате антитеррористической борьбы, противодействовать незаконному распространению оружия и наркотиков и привлекать для этого страны и транснациональные военно-оборонные структуры, расположенные за пределами Центральной Азии. Этот процесс начал реализовываться, когда в нем приняли участие Россия, Китай и США по средствам региональных структур ОДКБ, ШОС и НАТО.
2. На втором этапе стоял вопрос об экономической кооперации и разрешении наиболее неотложных проблем региона. В числе главных из них, требовавших скорого решения, являлись такие проблемы как делимитация внутренних и внешних границ региона, водные ресурсы и экология. Этот процесс со времен распада СССР начал осуществляться, но на протяжении долгого времени не было больших успехов. Для разрешения вышеуказанных вопросов использовался потенциал таких региональных структур как ЕврАзЭС и ШОС.

Одной из самых серьезных проблем, требовавших учета интересов всех государств региона, являлась необходимость разработки и развития транспортно-коммуникационной инфраструктуры. Ведь все республики региона при транспортировке сырья и товаров за пределы своих границ пользовались железнодорожной сетью и автомобильными магистралями Казахстана. (Туркменистан ощущал такую зависимость меньше по сравнению с другими странами, так как он имел выход на магистрали Каспийского моря). Это означало, что Казахстан имел возможность регулировать товарные потоки по своей территории, устанавливая собственные тарифные ограничения, которые были не всегда приемлемы для стран-поставщиков.

Как показала практика, последний вопрос зачастую имел внеэкономический характер, и во многом его решение зависело от конъюнктуры политического отношения Казахстана к странам, использовавшим его транспортную инфраструктуру.

Если проанализировать сложившуюся ситуацию, то можно согласиться с теми экспертами, которые считали, что на начальном этапе регионального взаимодействия в Центральной Азии целесообразно было бы использовать опыт НАФТА - Северо-Американского соглашения о свободной торговле. Они делали акцент на том, что при экономическом объединении странам региона не избежать создания «зонтичной» структуры, ядром которой стала бы экономика Казахстана. Опыт Мексики в НАФТА давал основания предположить, что отраслевая интеграция могла бы быть взаимовыгодной и для тех стран Центральной Азии, уровень экономического развития которых не высокий. При этом наличие единых соглашений, связывавших страны региона, легло бы в основу их «мягкой» интеграции [37].

Аналогия между НАФТА и Центрально-Азиатским регионом возникла на основе общей черты для данных интеграционных образований: возможность реализации в обоих случаях трехуровневой модели интеграции, в которой первый уровень – «системообразующее ядро» в лице наиболее экономически развитого госу-

дарства; второй уровень складывался из стран, которые были наиболее тесно связаны с «ядром», а третий – остальные страны, имевшие с менее интенсивные торговые связи с «ядром». Казахстан, так же как и Япония, выступившая лидером для других стран Азиатско-Тихоокеанского региона, мог бы стать локомотивом для экономики других стран региона. Но этот сценарий регионального развития имел бы успешное развитие только при условии консолидированного доверия других стран региона к идее безусловного лидерства Казахстана в региональной интеграции. А это представлялось менее очевидным.

Одним из направлений работы стран Центральной Азии в сферах интеграции и социально-экономического развития региона являлось Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС) [38]. Но до того момента, как данная структура получила свой высокий статус, она воплотила в себе цели, задачи и достижения трех основных интеграционных объединений, которые предшествовали ей. К таким объединениям относились Центральноазиатское экономическое сотрудничество (ЦАЭС), сформировавшегося в 1998 году и преобразованного 28 февраля 2002 года в Организацию Центрально-Азиатского сотрудничества (ОЦАС). Также к предшественникам относился Таможенный союз, основанный в 1995 году Казахстаном, Россией и Беларусью и уступивший 10 октября 2000 г. свое место ЕврАзЭС.

В то время, когда происходил постепенный подъем экономик стран региона, главные итоги деятельности ЦАЭС выражались в Соглашении 1999 г. о параллельной работе энергетических систем стран региона. Данное соглашение стало прорывом в развитии энергетической области интеграционного объединения, так как полноценное энергетическое обеспечение и регулирование не осуществлялись со времени распада СССР. Более того, в 2000 г. в рамках ЦАЭС были реализованы такие программы как «Стратегия интеграционного развития стран-участниц на период до 2005 года», а также их «Программа первоочередных действий по формированию единого экономического пространства на период до 2002 года».

На встрече государств-членов ОЦАС, которая состоялась в Душанбе в 2002 г., обсуждались вопросы рационального использования водно-энергетических ресурсов и транспортной инфраструктуры. В 2003–2004 гг. деятельность ОЦАС была в большей степени направлена на решение проблем водных ресурсов и транспортных коммуникаций посредством создания водно-энергетического и транспортного консорциумов.

Другим интеграционным образованием стало ЕврАзЭС. Так как Таможенный союз был преобразован в ЕврАзЭС все заключенные и ратифицированные ранее договора перешли Евразийскому экономическому сообществу.

Таможенный союз вел деятельность, направленную на формирование единого таможенного пространства – был введен режим свободной торговли, который предоставлял странам, входящим в ЕврАзЭС значительные преимущества во взаимных торговых отношениях. Внутренние тарифы на товары, установленные в Сообществе, позволяли национальным товарам стран-участниц создавать конкуренцию импортным.

В перспективе также стояла необходимость создания единого энергетического рынка стран ЕврАзЭС. Однако для достижения поставленных целей предстояло сделать еще много. Генеральный секретарь ЕврАзЭС Григорий Рапота на состоявшемся неформальном саммите государств-участников в Сочи 15–17 августа 2006 г. сообщил, что из-за недостаточной политической воли и незавершенности подготовки соответствующей юридической базы, Таможенный союз мог бы быть создан только к 2008 г. В 2006 г. юридически и экономически были готовы к его формированию только Россия, Беларусь и Казахстан. Несмотря на то, что Таджикистан выполнил все обязательства согласно юридическим характеристикам, он оставался вне рамок возможной кооперации, так как у него отсутствовали географические границы с РФ и Беларусью. Также юридическая подготовка к вступлению Кыргызстана и Узбекистана была не завершена для вступления в будущий Таможенный союз. В связи с этим на этом саммите президент Таджикистана Э. Рахмонов призвал Кыргызстан и Узбекистан к скорейшей проработке проекта.

Кроме того, Г. Рапота отметил, что на 2006 г. еще не была завершена работа по созданию концепции единого энергетического рынка. Тем не менее, активно формировался водно-энергетический консорциум, чему способствовал также созданный в 2006-м году Россией и Казахстаном Евразийский банк развития.

Подводя итоги деятельности ЕврАзЭС как интеграционного объединения, способствовавшего социально-экономическому развитию государств Центральной Азии, можно сделать вывод о важности данной структуры для повышения уровня жизни граждан стран Центральной Азии. В среднем со времени активной деятельности ЦАЭС, переименованного в 2000 г. в ЕврАзЭС, ныне был зафиксирован стабильный рост основных экономических показателей стран-участниц данных объединений.

Большое значение для региональной интеграции республик играла Шанхайская организация сотрудничества. Странами Центральной Азии, входящими в ШОС, был пройден сложный путь развития после того, как произошел распад СССР. В 2000-х гг. все страны-участницы ШОС определили направления и перспективы роста своих экономик. Казахстан, экспортировал сырьевые ресурсы на мировые рынки, развивал нефтяную и газовую отрасли, химическую и нефтехимическую промышленность, металлургию, отрасль стройматериалов, пищевую промышленность, высокотехнологическую индустрию, которая была ориентирована на экспорт. Экономика Узбекистана базировалась на добыче природного газа, производстве удобрений, автостроении, переработке хлопка. Народное хозяйство стран Центральной Азии постепенно росло и развивалось. Страны Центральной Азии стремились к становлению рыночных отношений, которые соответствовали общепризнанным тенденциям в мире. В этих странах сформировались институты рыночной экономики, была создана и активно укреплялась промышленная система, главные ориентиры которой приходились на мировые рынки, шло укрепление частной собственности. Экономическое сотрудничество Китая со странами-участницами ШОС дало положительный экономический эффект. Страны Цен-

тральной Азии получили еще больше возможностей выхода на активно растущий рынок Китая, где существовал спрос на сырьевые ресурсы и готовую продукцию.

Привлечение китайских инвестиций позволяло повысить рейтинг стран-членов ШОС на переговорах об их вступлении в ВТО. Также это помогало в решении задач на международном уровне.

Интеграция региональных экономик стран-членов ШОС была направлена на рост капиталов, накопление ресурсов, расширение рынков. Более того, развитие экономической интеграции в рамках ШОС давало возможность получения такого результата, который был бы выгодным для всех стран-членов ШОС.

В целом, для осуществления торгово-экономической интеграции стран-членов ШОС создавались благоприятные условия. Во-первых, ШОС являлась региональной Организацией, которая имела международный правовой статус. Во-вторых, у некоторых стран-членов ШОС, за время их участия в других региональных организациях накопилось достаточно опыта. Так, страны Центральной Азии играли активную роль во время формирования и рабочей деятельности Таможенного союза. В-третьих, между некоторыми странами-членами ШОС велись переговоры по вопросу создания зоны свободной торговли. Узбекистан и Казахстан разрабатывали проект по созданию такой зоны; Кыргызстан, являясь страной-членом ВТО, рассматривал проект создания пограничной зоны свободной торговли с Казахстаном. В-четвертых, за период сотрудничества наблюдался значительный рост удельного веса торговли между странами-членами ШОС [1].

В ходе анализа, можно сказать, что наблюдались положительные тенденции в сотрудничестве стран региона. Для того чтобы расширить торгово-экономические связи государств Центральной Азии, была сформирована нормативно-правовая база. Также создавались межгосударственные координационные советы в целях развития экономического сотрудничества между республиками. Так, для того, чтобы активизировать сотрудничество в экономической сфере, Казахстаном и Узбекистаном, в 2006 г. сформирован Межгосударственный координационный совет, а в 2007-м г. такой же совет организовали Казахстан и Кыргызстан. Это помогало

им расширять их связи с международными организациями; активизировать двустороннее сотрудничество в регионе.

12 сентября 2007 г. президент Казахстана Н. Назарбаев нанес визит в Туркменистан. В ходе него были достигнуты соглашения о развитии двустороннего сотрудничества в транспортной сфере, в энергетике, здравоохранении. Актуальной темой являлся проект по реализации строительства железнодорожной сети, которая в перспективе должна была соединять Казахстан и Туркменистан с последующим выходом на Иран и государства Персидского залива.

В энергетической сфере представители двух стран обсудили вопросы транзита туркменского газа по территории Казахстана на внешние рынки, реализации проекта Прикаспийского газопровода, участия компаний РК в разведке и разработке месторождений углеводородного сырья в Туркменистане.

Обговаривались возможные проекты по строительству морского порта и аэропорта в городе Туркменбаши, а также по сооружению цементного завода в Туркменистане. Президент Казахстана отметил, что Казахстан готов приступить к обсуждению данных вопросов. В Туркменистане планировалось открытие представительства казахстанских банков, фондов, промышленных компаний. Их деятельность способствовала бы развитию такого сотрудничества, которое было бы выгодным для обеих стран.

13 сентября 2007 г. Н. Назарбаев прибыл в Душанбе для совместного рассмотрения вопроса по созданию казахстанско-таджикского инвестиционного фонда, уставной капитал которого составил бы 100 млн долл. Этот фактор играл бы важную роль в углублении интеграционного взаимодействия двух республик. Основными отраслями экономики Таджикистана являлись гидроэнергетика и алюминиевое производство. Участие казахстанского финансирования в этих отраслях могло способствовать их эффективному развитию, стабилизации обстановки в реальном экономическом секторе, созданию новых рабочих мест.

В июле 2007 г. премьер-министр Казахстана К. Масимов нанес свой визит в Узбекистан. На обсуждение был поднят вопрос о перспективе инвестиционного

сотрудничества. Казахстан был готов осуществлять инвестирование проектов в энергетической и других сферах. Презентация Банка развития Казахстана свидетельствовала об этом. Их реализация станет важным фактором устойчивого развития двух стран. Следует также отметить, что для расширения торгово-экономических связей двух республик стояла необходимость в принятии Узбекистаном эффективных мер по унификации национального законодательства согласно нормам рыночной экономики. Астана также предпринимала действия для развития сотрудничества в сфере инвестиций с Бишкеком. На переговорах в Кыргызстане глав двух стран обсуждался перечень проектов в реальном экономическом секторе.

Все это свидетельствовало о том, что страны Центральной Азии, прежде всего Казахстан, были заинтересованы в региональной интеграции. Глава Казахстана прекрасно осознавал необходимость объединения со странами региона как для повышения уровня экономического развития собственной страны, так и для повышения уровня развития регионального взаимодействия в целом.

Можно сделать вывод, что углубление процессов интеграции давало возможность увеличения эффективности экономической деятельности в регионе, повышения его инвестиционной привлекательности и конкурентоспособности производителей в регионе. Эффективное задействование региональной, промышленной, энергетической и транспортной инфраструктуры в целях экономического развития стран региона было возможно только при преодолении разделения национального рынка на сегменты. Это могло бы способствовать значительному увеличению инвестиций, включая инвестиции КНР в Центральную Азию, а также изменению формата торгово-экономического сотрудничества Китая со странами Центральной Азии.

Нужно отметить, что обширный региональный рынок по сравнению с маленькими национальными рынками всегда имел и имеет значительно большую привлекательность для инвестиций со стороны других стран в перерабатывающие отрасли промышленности. Особенно актуально это для Центрально-Азиатских гос-

ударств, так как промышленная инфраструктура не имела объективно национальных рамок.

4.2 Интеграция транспортно-коммуникационных систем Китая и Центральной Азии

Проблема транспортно-коммуникационной инфраструктуры являлась актуальной на протяжении долгого времени. Развитие транспортных коридоров являлось необходимым для ускорения и улучшения торгово-экономического сотрудничества стран Центральной Азии между собой и на международном уровне. Выход из транспортного тупика считался крайне важным для формирования интеграционных объединений.

При анализе состояния и перспектив сотрудничества отмечался тот факт, что слаборазвитые транспортные коммуникации были характерны для всех стран Центрально-Азиатского региона. В регионе существовало большое количество транспортных проектов, которые охватывали все виды транспортных средств. Посредством таких проектов предполагалось решить проблемы по обеспечению и расширению имеющихся связей с сопредельными странами. Разные международные силы выступали инициаторами по созданию и реализации проектов. Но для того, чтобы проект был реализован, требовались большие финансовые вложения. Кредиторы в основном предоставляли кредит при условии, если присутствовала внутривнутриполитическая стабильность.

Транспортные проекты в Центрально-Азиатском регионе на протяжении всего времени имели важное геополитическое значение. После того, как государства обрели независимость, их руководители принимали активное участие в реализации проектов. Высокий уровень развития транспортных коммуникаций обеспечивал доступ на мировые рынки, и увеличение международной торговли соответственно.

В 1990-х гг. транспортные коммуникации в Центрально-Азиатском регионе и Западном Китае считались недостаточно развитыми. Эта проблема оказывала негативное влияние и создавала препятствия для развития регионального сотрудничества.

Среди экономических предпосылок транспортной интеграции в Центральной Азии следует отметить транзитный потенциал региона, экономические интересы самих стран Центральной Азии и их основных торговых партнеров, а именно ЕС, Китая и России.

В условиях глобализации, когда экономики стран связаны в единое производство, развитие транспортных систем является необходимым условием для участия страны в международном разделении труда. В данном случае можно говорить об участии стран Центральной Азии и региона в целом в международном распределении труда, а именно предоставлении транспортных услуг по транзиту грузов по направлениям Запад-Восток и Север-Юг.

Центральная Азия имеет выгодное географическое положение, являясь мостом между Европой и Азией, и может использовать его для экономического развития региона. Например, товарооборот Китая со странами ЕС в 2012 г. составил 557 млрд долл. [54]. Более 90% грузов транспортируется морем, около 10% – другими видами транспорта. Страны региона имеют отличную возможность получать дополнительные доходы от транзита грузов, поборовшись за его часть. Кроме того, через регион могут пойти товары из России и ЕС в Иран, страны Персидского залива и Индию.

Процесс интеграции региональной экономики в мировую экономическую систему ведет к большему вовлечению стран Центральной Азии в международное распределение труда и, соответственно, к росту их взаимной торговли с основными торговыми партнерами: ЕС, Китаем и Россией. В 2012 г. доля ЕС в общем товарообороте стран Центральной Азии составляла 28,92%, Китая – 23,17%, России – 18,01%.

Основным экспортными товарами государств региона являются энергоресурсы и другие полезные ископаемые. Таким образом, доступ к новым месторождениям диктует необходимость развития транспортной инфраструктуры. Кроме того, следует отметить слабую развитость внутрирегиональной торговли, которая не превышала 6% от общего товарооборота стран Центральной Азии.

Одной из причин этого являлась слабая развитость инфраструктуры, в первую очередь железных и автомобильных дорог. Другими словами, существовал потенциал для развития внутрирегиональной торговли и региональной экономики в целом путем устранения физических барьеров в Центральной Азии, а именно строительства необходимой транспортной инфраструктуры.

Таким образом, основными предпосылками для развития транспортной интеграции в регионе являлись стремления стран Центральной Азии получить доходы от транзита грузов по направлениям Запад – Восток и Север – Юг и желание главных торговых партнеров стран Центральной Азии (ЕС, Китай и Россия) увеличивать объем торговли с ними.

Если рассматривать транспортную политику региональных государств, то можно увидеть, что Казахстан занимал и занимает на сегодняшний день важное место в международной транспортно-коммуникационной системе. Через территорию страны проходят три основных транзитных направления :

- 1) Европа – Китай (с участием России);
- 2) Европа – Китай (через страны ОЭС);
- 3) Россия – Центральная Азия [10].

По первому направлению проложены два международных транспортных коридора:

Северный трансазиатский коридор (Чоп–Киев–Москва–Челябинск Достык–Алашанькоу–Ляньюньган);

Центральный трансазиатский коридор (Киев–Волгоград–Алматы–Актогай–Достык–Алашанькоу–Ляньюньган).

Здесь следует отметить политику правительства Республики Казахстан, направленную на реализацию проекта контейнерных перевозок из Китая в порты Балтийского моря за 10 дней.

В своем послании народу в 2014 г. президент Казахстана отметил, что страна будет сокращать сроки таможенной обработки грузов, повышать пропускную способность пограничных переходов и упрощать процедуры экспортно-импортных операций.

Второе направление проходит через страны ОЭС. По нему проложены ТРАСЕКА и Южный трансазиатский коридор:

(Стамбул–Анкара–Табриз–Тегеран–Машад–Серакс–Ташкент–Алматы–Актогай–Достык–Алашанькоу–Ляньюньган). С целью повышения конкурентоспособности маршрута ТРАСЕКА Казахстан строил новую железную дорогу протяженностью 1200 километров «Жезказган–Шалкар–Бейнеу», которая должна была связать напрямую Восток и Запад страны. Эта железнодорожная магистраль завершилась в 2015 году и позволила Казахстану через Каспий и Кавказ выходить в Европу, а на Востоке - в порт Ляньюньган на Тихом океане, о чем есть соглашение с КНР.

Дальнейшие перспективы привлечения грузов в этом направлении во многом будут зависеть от использования странами Центральной Азии альтернативных маршрутов–через Бейнеу–Макат и одного из маршрутов коридора ТРАСЕКА (Европа–Кавказ–Азия) – Ташкент–Ашгабат–Туркменбаши–Баку–Тбилиси–Поти.

Перспективы роста интенсивности перевозок по коридору зависят, в основном, от развития транспортных связей через морской порт Актау, мощности которого также будут последовательно расширяться. Кроме того, в декабре 2014 г. планировалось открытие железной дороги «Казахстан – Туркменистан – Иран», которая также должна была открыть дополнительные возможности для перевозок через порт Актау.

Начало эксплуатации железнодорожного маршрута «Казахстан–Туркменистан–Иран» расширило бы транзитные возможности страны по третьему направлению «Россия–Центральная Азия». Данная магистраль как одна из со-

ставных частей проекта формирования международного транспортного коридора "Север–Юг", обеспечила бы также кратчайший выход из северо-западных районов Европы в район Персидского залива через сеть железных дорог России, Казахстана, Туркменистана и Ирана. Кроме того, в перспективе Казахстан был намерен инвестировать в создание логистических центров в странах, имеющих выход к морю, в том числе в Иране и Турции.

В стратегии развития автомобильных дорог Казахстана основным приоритетом являлась реализация проекта по строительству коридора «Западная Европа–Западный Китай», который близилась к завершению на территории Казахстана. Движение транспорта по трассе планировалось открыть в конце 2014 г., но как транзитный коридор дорога заработала бы только в конце 2016–начале 2017 года, после того, как построили бы пункт пропуска на границе с Китаем. Эффективность данного маршрута зависела от полного ввода в эксплуатацию российского участка, который планируется сдать полностью только к 2020 г.

В декабре 2014 г. планировалось открытие железной дороги «Казахстан–Туркменистан–Иран». Общая протяженность железнодорожной линии Узень–(Казахстан)–Кызылкая–Берекет–Этрек (Туркмения)–Горан (Иран) составляет 934,5 километров. Самая протяженная часть этой дороги (722,5 км) проходит через Туркмению. На территорию Казахстана приходится 130 километров, Ирана – 82 километра. Грузопоток по железнодорожной трансконтинентальной магистрали прогнозируется в объеме 15 млн тонн к 2020 г., в том числе 3 млн тонн транзитных грузов. Данная железнодорожная магистраль в перспективе может стать частью МТК «Север–Юг», обеспечивающего кратчайший выход из северо-западных районов Европы в район Персидского залива через сеть железных дорог России, Казахстана, Туркменистана и Ирана.

У Кыргызстана существовала серьезная проблема – отсутствие железнодорожного сообщения между северными и южными областями страны.

Дело в том, что железная дорога на юг страны, построенная в советский период, идет через таджикскую и узбекскую части Ферганской долины. Между Биш-

кеком и Ташкентом существовали серьезные разногласия по вопросу использования водных ресурсов и строительства Камбаратинской ГЭС. Ташкент выступал против строительства ГЭС, возведение которой вызвало бы дефицит воды и увеличило риски техногенных катастроф. В результате Ташкент использовал железнодорожное сообщение по своей территории как рычаг давления на Бишкек. Таким образом, Кыргызстан оказался разорван на две части, что несло дополнительные политические риски.

Китай предлагал строительство Транскиргизского международного коридора (ТКМК), который состоял из двух частей. От станции Кашгар (КНР) ТКМК разветвлялся на «Южный поток» (через КПП Иркештам до ст. Ош) и «Северный Поток» (через КПП Торугарт до ст. Аламедин). Через станцию Ош должны были пойти транзитные грузы в Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан и часть груза для южных районов Киргизии. Северная ветвь через Аламедин–Нарын–Балыкчи была нацелена на Бишкек.

Однако прокладка ТКМК из Китая проблемы железнодорожного раскола Кыргызстана не решила бы. При строительстве только «Южного потока» ТКМК или так называемой железной дороги «Китай-Кыргызстан-Узбекистан», проблема также бы совсем не была решенной. Если в перспективе Китай бы реализовал «Северный поток» ТКМК, то проблема раскола решилась бы только наполовину.

В Кыргызстане активно обсуждался проект строительства Транскиргизской железной дороги «Север–Юг», которая должна была закрыть проблему транспортного раскола страны навсегда. Речь шла об идее создания меридиональной железной дороги «Чуй–Фергана» (ЖДЧФ). Будучи пролонгированной на север и юг она объединяла страну и становилась важной частью диагонального хода от Транссиба к Индийскому океану.

Предлагались следующие варианты прокладки маршрутов железной дороги «Чуй–Фергана»:

1. Бишкек–Луговая–Маймак–Таласская долина–Ташкумыр (Джалал–Абад/Ош).

2. Бишкек–Сусамырская долина–Ош (вдоль автотрассы Бишкек–Ош).

3. Бишкек–Балыкчы–Нарын–Казарман–Джалал-Абад–Ош [7].

При этом «Северный поток» ТКМК частично совпадал с третьим вариантом Транскиргизской железной дороги «Чуй–Фергана». Разветвление Транскиргизской магистрали к основным месторождениям полезных ископаемых и крупным инфраструктурным объектам (в первую очередь ГЭС) позволило бы резко интенсифицировать проекты по их эксплуатации с поэтапной организацией перерабатывающих производств.

Синергетика железной дороги и доступной электроэнергии во многом предопределила серьезный интерес инвесторов к разработке полезных ископаемых на долгосрочной основе и обеспечила стабильный объем поступлений в республиканский и местные бюджеты.

Однако проект считался слишком дорогим и сложным с технической точки зрения. Самостоятельно Кыргызстан не смог бы построить ЖДЧФ. В рамках интеграции в Евразийский экономический союз проект мог быть реализован при поддержке России и Казахстана, но это было бы дело не ближайших лет.

Между Таджикистаном и Узбекистаном существовали серьезные разногласия вокруг вопроса строительства Рогунской гидроэлектростанции. Ташкент выступал против строительства ГЭС, которая могла бы вызвать дефицит воды для ирригации и нанесла бы огромный ущерб сельскому хозяйству Узбекистана. В связи с этим Ташкент периодически прибегал к транспортной блокаде таджикских поездов, из-за чего железнодорожное сообщение между двумя странами испытывало серьезные сбои.

Учитывая ограниченность Таджикистана почти полной транспортной зависимостью от Узбекистана и сложные отношения между двумя этими республиками, наиболее срочной и критически важной целью Таджикистана являлось достижение транспортной независимости в той степени, в которой это максимально возможно. Приоритетом выступали маршруты, соединяющие Таджикистан с Китаем, Афганистаном и Кыргызстаном.

Выходом из железнодорожной блокады для Душанбе могло также стать строительство железной дороги «Таджикистан–Афганистан–Туркменистан».

Проект представлял большую ценность для региона в целом. Экономически он увеличил бы инвестиции и товарооборот между странами в регионе. В рамках проекта были бы также открыты более широкие рынки для продукции местного производства. Он мог увеличить объемы экспорта и импорта, поскольку железная дорога должна была связать страны Центральной Азии, через Афганистан, с Южно-азиатскими рынками, такими как Пакистан и Индия.

Ориентировочная стоимость запланированного 400-километрового железнодорожного проекта составляла 1,5–2 миллиарда долларов.

Туркменистан являлся финансово обеспеченной страной и движущей силой проекта. Туркменистан планировал самостоятельно финансировать строительство сегмента на своей территории, хотя стремился привлечь внешнее финансирование других объектов инфраструктуры. В зависимости от наличия средств, Туркменистан также предложил построить 35 км железной дороги от туркмено-афганской границы до афганского города Андхой.

Таджикистану и Афганистану в свою очередь, приходилось искать дополнительное финансирование для реализации амбициозного проекта. Очевидными источниками финансирования являлся Азиатский банк развития, Исламский банк развития и Япония. Но страны также могли запросить финансирование из Китая, который выигрывал бы от появления нового железнодорожного доступа для добычи природных ресурсов в Афганистане и от более короткого пути на рынки Центральной Азии .

В Узбекистане в середине 2016 г. ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» планировали сдать в эксплуатацию железную дорогу «Ангрен–Пап» протяженностью 125 км. Стоимость строительства оценивалась в \$2 млрд. На перевале Камчик китайской компанией «China Railway Tunnel Group» был построен железнодорожный тоннель для движения поездов протяженностью 19 километров и стоимостью \$455 млн. [7].

Данная магистраль имела огромную стратегическую значимость для Узбекистана. Во-первых, она позволила соединить железнодорожным сообщением Ферганскую долину (Андижанская, Наманганская и Ферганская областей) с остальной частью страны через перевал Камчик. На территории этих трёх областей проживали более 10 млн человек, что равнозначно одной трети всего населения Узбекистана. Через перевал проходила только единственная автомобильная трасса, связывающая Ташкентскую область с Наманганской областью.

Во-вторых, построив эту железную дорогу, Узбекистан обеспечивал себе полную транспортную независимость от железнодорожной системы Таджикистана, на использование которой тратились значительные финансовые средства. Следует также отметить, что ранее Узбекистан построил железнодорожные ветки, в том числе железную дорогу «Ташгузар–Кумкурган», чтобы не пересекать транзитом территории Туркменистана.

В-третьих, железная дорога «Ангрен–Пап» становилась важным звеном транспортного коридора, соединяющего Европу и Азию. Ее роль еще больше

возросла бы после строительства Китаем «Южного потока» ТКМК от станции Кашгар (КНР) до ст. Ош (Кыргызстан). Таким образом, по данному участку должны были пойти транзитные грузы из Китая в Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан, Иран и Афганистан.

Правительство Узбекистана практически полностью сосредоточено на международных транспортных коридорах. По Программе развития автомобильных дорог на 2007–2010 гг. были реализованы проекты строительства и реабилитации наиболее интенсивно эксплуатируемых дорог международного значения на севере и северо-западе республики, а также в южном и юго-западном направлениях, которые обеспечивают доступ в Афганистан и Иран.

Единственным приоритетом в автодорожном секторе Программы ускорения развития инфраструктуры, транспортного и коммуникационного строительства на период 2011–2015 гг. выступала Узбекская республиканская автомобильная магистраль.

В Центральной Азии существовали как экономические, так и политические предпосылки для более тесной транспортной интеграции в регионе. При этом имелись и индивидуальные приоритеты у каждой из пяти стран. У стран Центральной Азии имелись следующие общие интересы. Все они поставили перед собой задачу сократить транспортные расходы и привлечь транзитные потоки через свои территории. Все они обозначили в качестве приоритета строительство и реабилитацию транспортной инфраструктуры, технических помещений и оборудования вдоль международных маршрутов, которые предусматривали альтернативный выход на страны, расположенные вне региона, и интегрированные отечественные транспортные сети.

В регионе строились и прорабатывались проекты, которые помимо расширения транзитного потенциала региона улучшали торгово-экономические отношения между самими странами:

ввод в эксплуатацию в конце 2014 г. железной дороги «Казахстан–Туркменистан–Иран» даст дополнительный импульс торговле между Казахстаном и Туркменистаном;

проектируемая железная дорога «Туркменистан–Афганистан–Таджикистан» связала бы между собой еще две центральноазиатские страны;

строительство Транскиргизской железной дороги «Кашгар–Ош» и ввод в эксплуатацию узбекского участка «Ангрен–Пап» должно было усилить взаимодействие этих стран по транзиту китайских грузов и увеличить двустороннее экономическое сотрудничество;

строительство в перспективе Транскиргизской железной дороги «Чуй–Фергана» увеличило бы товарооборот между Казахстаном и Кыргызстаном.

Страны Центральной Азии уделяли незначительное внимание барьерам, связанным с государственной политикой. По мнению экспертов, они являлись основными причинами бремени высоких транспортных и транзитных затрат. Однако совместная работа по реализации международных транспортных коридоров, в первую очередь Южного трансасиатского коридора, проекта Транскиргизского

транспортного коридора и маршрутов ТРАСЕКА, заставили страны региона более тесно взаимодействовать в логистической сфере.

Все страны Центральной Азии участвовали продолжают участвовать в организациях и работе по координации развития региональной инфраструктуры. Одним из удачных примеров программ, в которых страны региона координировали свои действия, являлась проводимая Азиатским банком развития (АБР) Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), которую поддерживали и США, и ЕС, и Китай.

Однако, следует отметить, что сохранялись объективные обстоятельства, которые выводили на первый план индивидуальные приоритеты стран Центральной Азии.

Казахстан использовал свое уникальное положение и оставался практически монополистом в области транзита между Россией и Европой, с одной стороны, и другими странами Центральной Азии и Китаем, с другой. Естественно, что страна развивала в первоочередном порядке проекты, дававшие ей максимальную экономическую отдачу: Северный и Центральный международные коридоры, ТРАСЕКА и автомобильный коридор «Западная Европа–Западный Китай».

Тем не менее, опыт, который был получен в сотрудничестве с Россией и Китаем в реализации этих проектов, Казахстан мог бы использовать и во взаимодействии со странами Центральной Азии.

Узбекистан акцентировал свое внимание на маршрутах, не зависевших от пересечения границ сопредельных государств и пролегавших в обход Казахстана. Приоритеты страны были сосредоточены на строительстве и реабилитации сетей до Ирана и Афганистана, а также интермодальных перевозках между Востоком и Западом.

Однако, принимая во внимание географическое положение Узбекистана, предполагалось, что он дальше будет полагаться на инфраструктуру и административную практику Казахстана.

Приоритетные проекты в Кыргызстане включали в себя две Транскиргизских железных дороги «Китай–Кыргызстан–Узбекистан» и «Чуй–Фергана». Кроме того, в Программе развития автомобильных дорог Кыргызской Республики на 2009–2011 гг. был добавлен новый приоритетный маршрут до Таджикистана – реабилитация автодороги «Сарыташ–Карамык–Жергетал». Это сопровождалось реабилитацией таджикистанского участка данной автодороги от Жергетала до Душанбе, при окончательном ее продлении до Нижнего Пянджа на границе с Афганистаном.

Этот проект был реализован как в Кыргызстане, так и в Таджикистане, при финансировании АБР, и считался относительно успешным региональным проектом. Таким образом, Кыргызстан и Таджикистан были объединены общим интересом развития совместных альтернативных маршрутов в обход их наиболее проблематичного соседа–Узбекистана. Это один из немногих примеров более тесного двустороннего сотрудничества в области координируемых транспортных сетей в Центральной Азии.

4.3 Стратегия современности «Один пояс – один путь» в Центральной Азии

Центрально-Азиатский регион играет стратегически важную роль в обеспечении национальной безопасности и экономического развития современной Китайской Народной Республики. Идет вовлечение государств региона в орбиту геоэкономического и политического влияния Китая. Обеспечив странам ЦА финансовую поддержку, КНР получает надежных поставщиков интересующей его продукции – природных ресурсов, а также лояльных соседей.

Одним из основных направлений китайского инвестирования является транспортная сфера. Это связующее звено между Китаем и странами Центральной Азии, это путь в Европу. В значительной степени кредиты направлены на создание инфраструктуры между ЦА и западными районами Китая.

В советское время регион почти полностью был изолирован от транспортной системы КНР и сегодня китайская сторона стремится восполнить данный пробел, который остается ключевым препятствием для дальнейшей торговой экспансии. Пекин концентрирует усилия на создании и реконструкции не всех, а в основном тех инфраструктурных объектов, логистических центров, автомобильных и железнодорожных магистралей, которые позволяют наращивать товарооборот с регионом.

С 2015 г. Пекин получил железнодорожный доступ через ЦА в Иран. В среднесрочной же перспективе его усилия будут, по всей видимости, сосредоточены на создании еще одного железнодорожного входа в регион (первые два – в Казахстане) с тем расчетом, чтобы новая магистраль вела в узбекскую часть Ферганской долины (т.е. наиболее населенный район Центральной Азии).

Центральная Азия является также важной частью стратегии КНР по развитию мировых высокоскоростных маршрутов. В частности, по планам Минтранса Китая, по территории Казахстана должно быть проложено 1500 км.

Самым крупным партнером КНР в Центральной Азии является Казахстан. По словам президента Казахстана Н. Назарбаева «Казахстанско-китайское сотрудничество отличается постоянным расширением сфер взаимодействия, которое включает все ключевые финансово-экономические направления. От реализации отдельных совместных проектов, обе страны перешли к системному партнерству в экономике, что позволяет на порядок повышать эффективность взаимодействия, выстраивать его стратегию.

Один из ключевых проектов «Экономического пояса Шелкового пути» – автомобильный маршрут «Европа–Западный Китай» дает широкие возможности для евразийской интеграции.

Основными направлениями транзитных потоков, осуществляемых автомобильным транспортом из Китая через территорию Республики Казахстан являются (см. Рис.4.1) 1 – в Россию, 2 – в республики Прибалтики, 3 – в Польшу, 4 – в

Украину, 5 – в республики Закавказья, 6 – в республики Центральной Азии и Иран, 7 – в Афганистан.

У Китая своя логика и заинтересованность. Успех на казахстанском направлении открывает для Пекина целый спектр возможностей:

1. отправка товаров на север, через Россию в Европу, через Каспий на страны Кавказа, а оттуда в Турцию и далее; путь на юг через Туркменистан в Иран, откуда потенциально тоже можно наладить поставки энергоресурсов сухопутным путем;

2. успешная реализация в Казахстане, покажет хороший пример другим странам по сотрудничеству в рамках «Один пояс – один путь»;

3. решение энергетических поставок для западных провинций;

4. удержание доминирующего положения на рынках Евразийского союза;

5. экономический подъем в западных провинциях (прежде всего СУАР), за счет новых возможностей в торговле с Центральной Азией и евразийским пространством; создание благоприятной геополитической зоны.

.Казахстан поддержал инициативу Китая по созданию экономического пояса Шёлкового пути. Пекин с энтузиазмом принял предложение о состыковке программы «Нурлы жол» и «Экономического пояса Шелкового пути», а также проявил готовность в переходе на новый этап взаимоотношений и инвестирования.

Приоритетное направление китайско-казахстанского партнерства – транспортно-логистическое. Оно способствует не только развитию транспортной инфраструктуры Казахстана, но и увеличению его доходов от транзита.

В 2015 году 98 % китайских грузов было перевезено в Европу морским путем. Учитывая, что срок перевозки из Китая в Европу через Казахстан в 2 раза короче, чем по морю (пока, правда, поставка морем в 3 раза дешевле), после модернизации своей транспортно-логистической системы Казахстан рассчитывает, что его доля в транзитном обслуживании этого товарооборота может увеличиться до 8 %.

КНР охотно вкладывает средства в эти отрасли. Как сообщается, ряд проектов инфраструктуры в РК будут осуществлены безвозмездно. Например, проект БА-

КА –Большая Алма-Атинская кольцевая автодорога. Ее длина более 100 км. Дорога будет полностью построена на средства Китая. За счет его инвестиций будет проведена дорога Алма-Ата–Усть-Каменогорск, до границы с КНР, до ст. Алашанькоу. Подписано соглашение о займе между АО Астана LRT и Госбанком развития Китая. КНР построит в Астане легко-рельсовый транспорт, субсидирует создание системы общественного транспорта в Астане. Откроет систему высокоскоростных автобусов ВКТ.

Специальная экономическая зона «Хоргос–Восточные ворота» является одним из крупных инфраструктурных объектов программы новой экономической политики «Нұрлы жол», объявленной Главой государства, которая реализует НК «Казахстан темир жолы». СЭЗ расположена на границе с Китаем в Панфиловском районе Алматинской области и занимает более 4 тыс. га. В период 2015–2020 гг. Китай вложит 600 млн. долл. в развитие логистики и создание индустриальных зон СЭЗ «Хоргос–Восточные ворота» и другие проекты.

Здесь созданы все условия для развития мультимодальной логистики, организации крупных промышленных производств и торговли, что позволяет стать перспективным транспортно-логистическим хабом и дистрибуционным центром мирового уровня. СЭЗ состоит из объектов сухого порта, логистической и индустриальной зон.

Китай содействует инвестициям в сфере торговли, уменьшению торговых барьеров, формированию дружественной среды. Предполагается улучшить работу и стимулировать сотрудничество между финансовыми учреждениями двух стран совместно продвигать работу международного казахско-китайского центра приграничного сотрудничества Хоргос, стимулировать двустороннее торгово-экономическое сотрудничество в благоприятных условиях для транзита китайских товаров через железнодорожную сеть Казахстана.

По казахстанско-китайской индустриальной программе КНР выразил готовность вложить средства в ряд совместных и китайских производств, которые помогут РК увеличить объемы продукции, налоги в бюджет, рабочие места. Уже

подписаны соглашения: проекты так называемой «казахстанско-китайской индустриальной программы», в рамках которой во время этого визита и подписываются десятки соглашений на десятки миллиардов. В их числе: предприятие по переработке угля и производству синтетического жидкого топлива в Карагандинской области; предприятие по производству металлического алюминия в Павлодаре; металлургический завод в Костанайской области на Атбасарском месторождении; завод по выпуску нефтегазового оборудования в Мангыстауской области; завод по производству автомобилей в Восточном Казахстане; завод по производству глифосата в Южном Казахстане; завод по производству ветроэнергетических установок в с. Шелек Алма-Атинской области и другие.

Помимо транспортных проектов новая китайская инициатива предлагает центральноазиатским странам широкое инфраструктурное сотрудничество. «Казахстанско-китайская индустриально-инвестиционная программа сотрудничества» включает программу переноса производственных мощностей из КНР в Казахстан. Это 52 проекта. Сумма этих совместных проектов – 24 млрд долл. Охват программы достаточно широкий. Речь идет о проектах горно-металлургической отрасли, машиностроения, энергетики, химии, нефтехимии, легкой промышленности, переработки пищевой продукции. Что касается регионов, в которых будут построены совместные предприятия, то, по словам Жангуразова, речь идет об Алматинской, Акмолинской, Павлодарской, Западно-Казахстанской, Южно-Казахстанской областях.

Инвестиции КНР являются основными двигателями ряда расширяющихся транспортно-логистических проектов и программе перерабатывающих отраслей, направленных на поддержание экономики Центральной Азии.

С 2005-го по 2016 год общий объем инвестиций в Казахстан составил 226,7 млрд. долларов. Из них на долю Китая приходилось 13,4 млрд долларов – 5,9%. КНР инвестирует в создание разветвленной транспортной энергетической инфраструктуры, которая свяжет Центральную Азию с КНР и странами Запада.

Вложения КНР в ЦА обусловлены необходимостью развития западных районов Китая – экономики СУАР. «Экономический пояс Шёлкового пути» занимал центральное место в реализации китайских проектов. Ожидался запуск железнодорожной ветки «Ангрен–Пап» в Узбекистане, которая должна была стать важным узлом коридора «Китай–Центральная Азия–Европа». Планировалось расширение порта Актау в своей северной части и завершение паромного комплекса порта Курык, которые должны были стать важной составной частью национальной международной транспортно-логистической системы. Завершатся работы на казахстанском участке трансконтинентальной автодороги «Западная Европа–Западный Китай», хотя КНР способен стимулировать экономику стран Центральной Азии.

Руководство китайских компаний, работающих в Центральной Азии, предпочитает брать на работу китайских граждан, а не местных; стимулируется китайский бизнес в ущерб отечественным предпринимателям.

К настоящему времени создана Транс-китайская автомагистраль от порта Ляньюньган (Жёлтое море) до Хоргоса (граница с Казахстаном). Начато строительство скоростных автодорог из Синьцзяна до РК, Киргизии, Таджикистана. Дорога идет по пустыне. Автомагистраль «Западный Китай–Западная Европа» свяжет страны ЦА и Россию. Участники развивают на этом пути малый и средний бизнес, будет расти товарооборот между Китаем, Центральной Азией, Россией [17]. (рисунок 4.1)

Для Китая важен и межгосударственный железнодорожный коридор (рисунок 4.2). В настоящее время по территории региона проходят несколько транзитных транспортных коридоров, так или иначе являющихся частями экономического пояса Шелкового пути. Во-первых, речь идет о четырех железнодорожных маршрутах, следующих в Европу через Казахстан. Среди них можно выделить северную ветку Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ), центральный путь ТАЖМ, коридор Чунцин–Дуйсбург, а также Транскаспийский

международный транспортный маршрут (ТМТМ), который пока больше является плановым проектом, чем реально функционирующим транспортным коридором.

Основные инвестиции приходятся на Казахстан, где строится пограничный центр Хоргос. Уже запущена железная дорога Алтынколь–Жетыген, которая расширяет пропускную способность единственной пограничной ст. Достык, связанной с китайской железной дорогой (ст. Алашинкоу).

Казахстан делает ставку на сухопутный транзит по своей территории и интенсивно развивает транспортную инфраструктуру. Так, в планах у национальной железнодорожной компании «Казахстан темир жолы» («Казахстанские железные дороги», КТЖ) довести в среднесрочной перспективе долю транзитных перевозок в общих доходах компании до 50%, тогда как сегодня этот показатель составляет 25%.

По информации КТЖ, за восемь месяцев 2015 года было организовано 295 маршрутных поездов из Китая в Европу и из Европы в Китай. Цифра выросла почти в три раза по сравнению с прошлым годом – тогда было запущено 105 маршрутных поездов [57].

В сфере железнодорожного транспорта следует особо отметить строительство линии Боржакты–Ерсай, которое подходит к завершению. Железнодорожная ветка является инфраструктурной основой паромного комплекса Курык мощностью 4 млн. тонн грузов в год на берегу Каспийского моря. К созданию комплекса приступили весной этого года. Новый проект нацелен на развитие перевозок по Транскаспийскому международному коридору.

Подводя итоги по стратегии «Один пояс – один путь», необходимо отметить, что Центрально-Азиатский регион является первым этапом сухопутной части проекта и одним из важнейших партнеров Китая по формированию Экономического Пояса Шелкового Пути. Реализация проекта Экономического Пояса Шелкового Пути означает создание в третьем тысячелетии по всему периметру российских государственных границ мощной системы транспортных коммуникаций, обеспечивающих республикам Центральной Азии выход на мировые рынки.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проанализировав современное состояние и тенденции развития торгово-экономического сотрудничества между Китаем и странами Центральной Азии, можно сделать вывод, что оно постепенно, но неуклонно расширяется. Активность Китая в создании единых для него институтов многостороннего сотрудничества с регионом неуклонно растет. С целью укрепления торгово-экономических связей была сформирована Шанхайская организация сотрудничества, странами-участницами которой являются Казахстан, Китай, Кыргызстан, Россия, Таджикистан и Узбекистан. Большое внимание также уделяется современному стратегическому проекту «Один пояс – один путь», который является формой транспортной интеграции в регионе, а также с Китаем.

В ходе исследования были выделены ряд ключевых проблем экономического взаимодействия вышеуказанных стран:

- Центрально-Азиатский регион продолжает выступать в роли сырьевого аппендикса для китайской экономики.
- В результате процессов глобализации Центральноазиатские страны так и не сумели сформировать устойчивое экономическое положение в регионе, в результате чего они продолжают оставаться зоной влияния других сильных государств, одним из которых является КНР.
- Отсталость транспортных коммуникаций не позволяет получить доступ к мировым рынкам.

В случае нерешения вышеуказанных проблем, страны Центральной Азии будут продолжать превращаться в сырьевой аппендикс для Китая, при этом сохраняя экономическую отсталость. Китай будет наращивать свое влияние в регионе и усиливать политику «Сырьевые ресурсы в обмен на готовую продукцию». Это, в свою очередь, приведет к тому, что возникнет угроза безопасности в регионе, в сохранении которой заинтересован сам же Китай.

Для решения такого рода проблем на сегодняшний день выделяется несколько возможных путей их преодоления. Одним из главных способов решения таких проблем является форсирование экономической интеграции, как в регионе, так и с КНР. Это позволит им увеличить темпы собственного развития, а также эффективно войти в мировое экономическое пространство.

Необходимо также развивать транспортную инфраструктуру в регионе и за его пределами. Это будет способствовать укреплению экономического взаимодействия стран Центрально-Азиатского региона, а также преодолению межгосударственного размежевания в регионе. На сегодняшний день стратегией по решению такой проблемы является проект «Один пояс – один путь», направленный на развитие транспортной инфраструктуры, а также на возобновление старого проекта «Великого шелкового пути». Этот проект должен обеспечить усиление экономического взаимодействия стран Центральной Азии как друг с другом, так и с КНР. Развитие транспортной инфраструктуры в рамках проекта позволит получить доступ к мировым рынкам, расширить торгово-экономические отношения, укрепить экономическое положение.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Абдишев, Б.Т. Процессы региональной экономической интеграции в Центральной Азии / Б.Т. Абдишев // Российский внешнеэкономический вестник. – 2011. – Т. 2011, № 5. – С. 56–65.
2. Абдрахманов, А. Таджикистан: актуальные тенденции в экономике, внутренней и внешней политике / А. Абдрахманов // Центральная Азия и Кавказ. – 2007. – № 6 (54). – С. 25–41.
3. Абдрахманов, А. Туркменистан: изменение конструкции государственной власти и политики / А. Абдрахманов // Центральная Азия и Кавказ. – 2008 – № 3 (51). – С. 154–165.
4. Алиева, Р.Р. Республика Таджикистан в сфере влияния геополитических процессов Центральной Азии и мировых держав / Р.Р. Алиева // Вестник Таджикского государственного университета права, бизнеса и политики. Серия гуманитарных наук. – 2013. – № 2 (54). – С. 202–212.
5. Алимов Р.К. К вопросу о формировании «Экономического коридора Шелкового пути»: состояние, проблемы, перспективы / Р.К. Алимов // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). – 2013. – № 16. – С. 76–83.
6. Аналитика, Китай. – <http://www.easttime.ru/analytic/2/8/484.html>.
7. Аристова, Л.Б. Геополитический шанс России: транспортная система в формате РФ–КНР–Центральная Азия / Л.Б. Аристова, Н.К. Семенова. – М.: РАН, 2016. – 93 с.
8. Арсентьева, И.И. Политика Китая в Центральной Азии и стратегия России / И.И. Арсентьева // Известия Саратовского университета. Серия «История. Международные отношения». – 2014. – Т. 14, № 2. – С. 85–89.
9. Боришполец, К.П. Среднесрочный прогноз развития ситуации в регионе Центральной Азии / К.П. Боришполец, С.И. Чернявский // Вестник МГИМО Университета. – 2010. – № 4. – С. 28–31.

10. Братерский, М. Центральная Азия: регион экономической конкуренции России, КНР, США, ЕС / М. Братерский, А. Суздальцев // Центральная Азия и Кавказ. – 2009. № 3 (63). – С. 94–105.
11. Бурнасов, А.С. Логистическая структура на пространствах России, Китая и стран Центральной Азии как фактор конкурентоспособности / А.С. Бурнасов // Научный диалог. – 2015. – № 5 (41). – С. 94–111.
12. Васильев, Л.Е. О современном состоянии политического и экономического сотрудничества Китая и Центральной Азии / Л.Е. Васильев // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2016. – Т. 21, № 21. – С. 174–188.
13. Васильев, Л.Е. Некоторые аспекты политики Китая в Центральной Азии / Л.Е. Васильев // Международные отношения КНР: сб. науч. тр. – М.: Изд-во ИДВ РАН, 2010. – С. 104–118.
14. Васильев, Л.Е. Политика мировых держав в Центральной Азии и ее влияние на перспективы развития ШОС / Л.Е. Васильев // Мировые державы в Центральной Азии: сб. науч. тр. – М.: Изд-во ИДВ РАН, 2011. – С. 2–39.
15. Воробьев, В. Политика Китая в Центральной Азии / В. Воробьев // <http://eurasian-deTence.ru>.
16. Галямова, В. Центральная Азия и Китай: новые регионы международной регионализации / В. Галямова // Центральная Азия и Кавказ. – 2007. – № 3 (51). – С. 90–102.
17. Давыдов, З.В. Экономическая политика Китая в Центрально-Азиатском регионе и ее последствия для России / З.В. Давыдов // Известия Восточного института. – 2015. – № 2 (26). – С. 19–29.
18. Джангужин (жангожа), Р. Центральная Азия: абрис новой геополитической архитектуры / Р. Джангужин (жангожа) // Кавказ и глобализация. – 2009. – Т. 3, № 2–3. С. 43–55.

19. Илесалиев, Д.И. Перевозка экспортно-импортных грузов в республике Узбекистан / Д.И. Илесалиев, Е.К. Коровяковский, О.Б. Маликов // Известия Петербургского университета путей сообщения. – 2014. – № 2 (39). – С. 11–17.

20. Ионова, Е. Рост китайского присутствия в Таджикистане / Е. Ионова
ИМЭМО РАН. –
http://www.perspektivy.info/history/rost_kitajskogo_prisutstvija_v_tadzhikistane_2014-05-21.html.

21. Каримова, М. Перспективы экономического сотрудничества Таджикистана со странами ШОС / М. Каримова // Центральная Азия и Кавказ. 2012. – Т. 15, № 1. – С.159–168.

22. Каукенов, А. Политика Китая в Шанхайской организации сотрудничества / А. Каукенов, // Центральная Азия и Кавказ. – 2007. – № 3 (51). – С. 73–89.

23. Киргизстан и Китай настроены на укрепление сотрудничества. –
<http://rus.azattyk.org/a/27751653.html>.

24. Китай в мировой политике / под ред. А.Д. Воскресенского, М.: Московский государственный институт международных отношений (Университет); «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2001. – 528 с.

25. Китайский Шёлковый путь пройдёт по железным дорогам Центральной Азии. – <https://riss.ru/analitycs/27356>.

26. Куандыков, А.А. Тренды внешней политики торговли Казахстана с Китаем / А.А. Куандыков / Алматы: Международная бизнес-школа КазЭУ, 2013. – 5 с.

27. Ларин, А.Г. Китайская стратегия «продвижения на Запад» и «новый Шёлковый путь» / А.Г. Ларин, В.А. Матвеев // Проблемы Дальнего Востока. – 2014. – № 5. - С.8.

28. Лаумулин, М. Геополитические ориентиры стран Центральной Азии на современном этапе / М. Лаумулин // Центральная Азия и Кавказ. – 2008. – № 5 (59). – С. 19–35.

29. Лузянин, С.Г. Политика России и Китая в «классической» Центральной Азии и формирование их обновленного имиджа в регионе / С.Г. Лузянин // Китай

в мировой и региональной политике. История и современность. – 2009. – Т. 14, № 14. – С. 49–82.

30. Мамытова, Г. Китай восстановит деятельность 40 простаивающих предприятий Кыргызстана / Г. Мамытова. – www.gezitter.org/economics/50384_kitay_vosstanovit_deyatelnost_40_prostaivayuschih_predpriyatiy_kyrgyzstana.

31. Маркетинговое исследование рынка республики Узбекистан. – [Marketingovoe_issledovanie_rynka_Respubliki_Kazahstan%20\(1\).pdf](http://Marketingovoe_issledovanie_rynka_Respubliki_Kazahstan%20(1).pdf).

32. Мегоран, Н. Обращение к Маккиндеровой политике. Пример Узбекистана / Н. Мегоран // Центральная Азия и Кавказ. – 2005. – № 4 (40). – С. 107–124.

33. Ниятбеков, В. Республика Таджикистан в региональном измерении / В. Ниятбеков, Х. Додихудоев // Центральная Азия и Кавказ. – 2006. – № 3 (45). – С. 83–98.

34. Новосельский, Г.Я. Современные трактовки интеграционного процесса в Центральной Азии: анализ и прогноз / Г.Я Новосельский, И.М. Темкина // Вестник УГУЭС. Наука, образование, экономика. Серия: Экономика. – 2013. – № 1 (3). – С. 18–25.

35. Парамонов, В. Основные проблемы на пути развития сотрудничества стран Центральной Азии в транспортно-коммуникационной сфере / В. Парамонов, О. Строков // Информационно-аналитический центр. – <http://ia-centr.ru/expert/4046>.

36. Парамонов, В. Этапы экономической политики Китая в Центральной Азии / В. Парамонов, А. Строков, О. Столповский // Центральная Азия и Кавказ. – 2010. – Т. 13, № 1. – С. 120–131.

37. Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии. / А.А. Казанцев, И.Д. Звягельская, Е.М. Кузьмина, С.Г. Лузянин. – М.: НП РСМД, 2016. – 52 с.

38. Примбетов, С. Перспективы интеграции центральноазиатских государств / С. Примбетов // Центральная Азия и Кавказ. – 2006. – № 6 (48). – С. 135–145.

39. Присутствие Китая в Центрально-Азиатском регионе. – <http://delonovosti.ru> (дата обращения: 24.09.2014).
40. Проблемы и перспективы торгово-экономического сотрудничества РК и КНР. – <https://articlekz.com/article/7006>.
41. Савкович, Е.В. Торгово-экономическое сотрудничество КНР с республикой Туркменистан (1992–2010 гг.) / Е.В. Савкович // Вестник Томского государственного университета. – 2011. – № 344. – С. 87–91.
42. Савкович, Е.В. Торгово-экономическое сотрудничество КНР и республики Узбекистан в 1990-х середине 2000-х / Е.В. Савкович // Вестник Томского государственного университета. – 2012. – № 356. – 89–94.
43. Савкович, Е.В. Экономическая политика Китая в постсоветской Центральной Азии (1992–2012 г.) / Е.В. Савкович // Центральноазиатские исследования. – 2012. – Вып. 2. – С. 176.
44. Садовская, Е.Ю. Китайская миграция в странах Центральной Азии: Казахстан, Кыргызстан и далее везде? / Е.Ю. Садовская // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2009. – Т. 14, № 14. – С. 135–163.
45. Стратегия развития Шанхайской организации сотрудничества до 2025 года: исходные реалия и фактор российско-китайского партнерства: монография / Л.Е. Васильев, А.Ф. Клименко, С.Г. Лузянин и др. – М.: ИДВ РАН, 2015. – 168 с.
46. Суюнбаев, М. Геополитические особенности Кыргызстана / М. Суюнбаев // Центральная Азия и Кавказ. – 2005. – № 1 (37). – С. 137–144.
47. Сыроежкин, К. Китай в Центральной Азии: от торговли к стратегическому сотрудничеству / К. Сыроежкин // Центральная Азия и Кавказ. – 2007. – № 3 (51). – С. 47–61.
48. Ся Г. Роль Китая в экономической интеграции в рамках шанхайской организации сотрудничества / Г. Ся // Известия Уральского государственного экономического университета. – 2008. – № 3 (22). – С. 80–83.

49. Таджикистан: доступ к ресурсам для человеческого развития. – http://www.undp.org/content/dam/tajikistan/docs/projects/democratic_governance/UNDP_TJK_MHDT_2014_Rus_.pdf.

50. Тянь, Р.Г. Синьцзян-Уйгурский автономный район Китая и его роль в системе регионального экономического сотрудничества большой Центральной Азии / Р.Г. Тянь // Центральная Азия и Кавказ. – 2009. – № 1 (61). – С.98–109.

51. Узбекистан и Китай друзья минуту. – <http://inosmi.ru/economic/20160627/236989499.html>.

52. Фроленков, В.С. Современные торгово-экономические отношения КНР с центральноазиатскими странами-членами ШОС: автореферат дис. ... канд. экон. наук / В.С. Фроленков. – М.: Изд-во РАН, 2008. – 34 с.

53. Хаджиева, Г.У. Шанхайская организация сотрудничества: экономические взаимоотношения стран Центральной Азии и Китая / Г.У. Хаджиева // Вестник УГУЭС. Наука, образование, экономика. Серия: Экономика. – 2013. – № 4 (6). – С. 32–37.

54. Хамраев, Ф.М. Особенности стратегии Китая в Центральной Азии: трансформация и обновление / Ф.М. Хамраев // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2010. – Т. 15, № 15. – С. 76–85.

55. Хачиев, Г. Центральная Азия: портрет на фоне мировой экономики / Г. Хачиев // Центральная Азия и Кавказ. – 2006. – № 2 (44). – С. 137–146.

56. Шинтимирова, Б.Г. Из опыта экономического сотрудничества Казахстана и стран Центральной Азии / Б.Г. Шинтимирова // Вестник Астраханского государственного технического университета. – 2006. – № 4. – С. 253–261.

57. Шинтимирова, Б.Г. Из опыта экономического сотрудничества Казахстана и стран Центральной Азии / Б.Г. Шинтимирова // Вестник Астраханского государственного технического университета. – 2006. – № 4. – С. 253–261.

58. Штолленверк, Ф. Россия, Индия и Китай в Центральной Азии: к конфликту или к сотрудничеству / Ф. Штолленверк // Центральная Азия и Кавказ. – 2011. – Т. 14, № 2. – С.7–18.

59. Экономико-географическое расположение Туркменистана. —
<http://asgabat.net/stati/nauka/priroda-i-geografija-turkmenistana/yekonomiko-geograficheskoe-raspolzhenie-turkmenistana.html>.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ А. Уровень годовых товарооборотов за время экономического сотрудничества Китая и стран Центральной Азии

Таблица 1 – Торговля Китая со странами Центральной Азии (1992–1995 гг.)

Год	Товарооборот млн долл.	Экспорт Китая в ЦА, млн долл.	Импорт Китая из ЦА, млн долл.
1992	422	276	146
1993	512	244	268
1994	360	235	125
1995	486	285	201

Таблица 2 – Торговля Китая со странами Центральной Азии (1996–2000 гг.)

Год	Товарооборот, млн долл.	Экспорт Китая в ЦА, млн долл.	Импорт Китая из ЦА, млн долл.
1996	674	357	317
1997	699	365	334
1998	588	390	198
1999	733	350	383
2000	1041	611	430

Таблица 3 – Торговля Китая со странами Центральной Азии (2001–2009 гг.)

Год	Товарооборот, млн долл.	Экспорт Китая в ЦА, млн долл.	Импорт Китая из ЦА, млн долл.
2001	1 478	856	622
2002	2 798	1 569	1 229
2003	3 305(4 100)	1 911	1 394
2004	4 337(5 848)	2 545	1 792
2005	8 297(10 294)	4 713	3 584
2006	10 796(13 350)	6 338	4 458
2007	16 038(20 576)	9 571	6 467
2008	20 170(27 845)	11 553	8 617

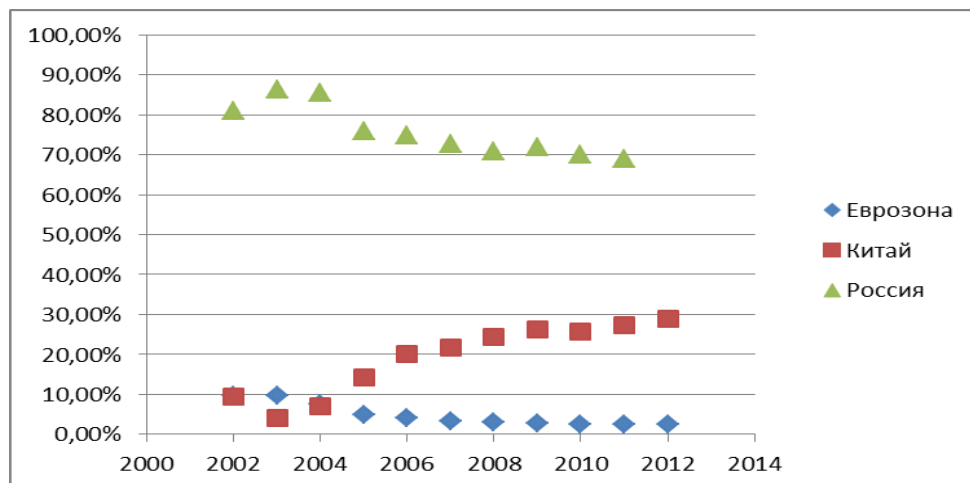
Таблица 4 – Ранжирование основных стран партнеров в зависимости от их удельного веса в товарообороте Казахстана на 2013 г.

Место	Страна	Товарооборот	Удельный вес (в %)	Импорт
1	Россия	17 175,7	17,94%	12 668,2
2	Китай	16 476,5	17,21%	6 057,7
3	Италия	11 291,4	11,80%	688,9

Таблица 5 – Внешнеторговое сотрудничество РТ и КНР

Наименование готовой продукции	Доля данной группы товаров в общем объеме импорта в Таджикистан из стран ШОС (%)	Доля Китая в общем объеме импорта Таджикистаном данной группы товаров из стран ШОС (%)
Машины, оборудование, запчасти	11,01	38,00
Недрагоценные металлы и изделия из них	6,13	19,52
Продукция химического производства	20,50	13,40
Средства наземного воздушного транспорта	7,19	7,57
Готовые пищевые продукты	5,74	0,38
Продукция текстильной промышленности	1,21	2,56

Рисунок 2.1 – Диаграмма вклада ВВП трех стран в динамику ВВП Казахстана



ПРИЛОЖЕНИЕ Б Обозначение транспортных коридоров

Рисунок 4.1 – Транзитные потоки Экономического Пояса Шелкового Пути в Казахстане



Рисунок 4.2 – Железнодорожные проекты в Центральной Азии

