

**NEWS**

OF THE NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

**SERIES OF SOCIAL AND HUMAN SCIENCES**

ISSN 2224-5294

Volume 1, Number 299 (2015), 176 – 185

**THE FORMATION OF NEW SILK ROAD:  
ECONOMIC POTENTIAL AND PERSPECTIVES FOR KAZAKHSTAN**

**A. R. Konirbay**

MES RK CS R. B. Suleimenov Institute of Oriental Studies, Almaty, Kazakhstan

**Key words:** New Silk Road, initiatives, transport corridors, custom procedures, perspectives of Kazakhstan, logistic infrastructure.

**Abstract.** The article analyses the foreign economic policy of Kazakhstan in eastern countries within the framework of New Silk Road project. The ways of implementation of New Silk Road's initiatives are discussed. The idea that New Silk Road project will help to Kazakhstan to completely enter the global economic and trade mark, become regional leader, strengthening the economic power, is proved.

УДК 330.342.22

**ФОРМИРОВАНИЕ НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ:  
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ И ПЕРСПЕКТИВЫ  
ДЛЯ КАЗАХСТАНА**

**А. Р. Конырбай**

Институт востоковедения им. Р. Б. Сулейменова КН МОН РК, Алматы, Казахстан

**Ключевые слова:** Новый Шелковый путь, инициативы, транспортные коридоры, таможенные процедуры, перспективы Казахстана, логистическая инфраструктура.

**Аннотация.** Новая экономическая программа Казахстана, о которой в своем Послании народу заявил глава Республики Нурсултан Назарбаев, основана кроме всего прочего на крупнейших инфраструктурных проектах. Один из них – создание «Нового Шелкового пути» из Китая в Европу, в котором уже участвуют страны Центральной Азии, Турция и Иран. Основная идея - консолидация общества в условиях кризиса и поддержка экономического роста за счет развития инфраструктурных и промышленных проектов. Каждый проект подразумевает под собой создание рабочих мест и, соответственно, решение проблем трудоустройства и наполнение бюджета, улучшение качества жизни казахстанцев с улучшением инфраструктуры в целом.

Исследователь Владимир Федоренко в своей работе «Инициативы Нового Шелкового пути в Центральной Азии» сделал интересные заключения по данному поводу. Стратегия «Новый Шелковый путь» направлена на стимулирование развития торговли, экономического сотрудничества и развития в Центральной Азии и в других странах, расположенных на пути древнего Шелкового пути. Это новый торгово-экономический подход, который поддержит текущие национальные и международные инициативы, такие как Таможенный союз, ТРАСЕКА, ЦАРЭС, СПЕКА, и INOGATE, запущенные в Турции, Китае, Казахстане и Туркменистане. Проекты Нового Шелкового пути играют важную роль в закладке фундамента для регионального сотрудничества, благодаря созданию политической гибкости, улучшению экономического роста, предлагая торговые диверсификации, инвестициям в логистике, в горнодобывающей промышленности и энергетике. Это шанс для республик Центральной Азии стать важными игроками в мировой экономике. Кроме того, для многих стран, расположенных на пути древнего Шелкового пути, в частности, не имеющих выхода к морю стран Центральной Азии, международная торговля является единственным вариантом для поддержания экономического роста и развития.

Великий Шелковый путь возник в результате спроса и предложения, а также удовлетворения потребностей людей, которые проживали вдоль Шелкового пути [1].

Исторический Шелковый путь был сухопутным маршрутом, соединяющий Европу и Азию. Он состоит из множества различных маршрутов и включает обширную географию. Шелковый путь стал источником процветания и торговых отношений, но и способствовал обмену знаниями и опытом, а также культурному взаимодействию между различными цивилизациями [2]. Наземные маршруты, в отличие от морских путей, вынуждают караваны взаимодействовать с другими сообществами и различными культурами на пути к месту назначения [3]. В результате экономического взаимодействия, даже самые маленькие деревни и поселения не только знакомились с продуктами развитых цивилизаций, но и были вовлечены в процесс обмена идеями, знаниями, опытом и убеждениями [4].

Историческая значимость Шелкового пути заключается в его уникальной природе, никакой орган или правительство никогда не сможет претендовать на монополию и контроль Шелкового пути [5]. Шелковый путь постепенно утратил свое значение и важность в современный период в связи с событиями в морских перевозках и политическими обстоятельствами в регионе.

Доктор политических наук Мирзаев Р.С [6] в своей научной работе «Роль и значение транспортных коммуникаций Шелкового пути в современных международных отношениях» говорит: «Проект возрождения древней транснациональной магистрали – Великого Шелкового пути, выдвинутый мировым сообществом в начале 90-х гг. XX в. [7], стал отражением стремления многих государств и авторитетных организаций расширить зоны стабильности и пространства доверия, стимулировать экономическое и политическое сотрудничество молодых независимых государств Центральной Азии между собой и с развитыми государствами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, попыткой реализовать перспективную идею евроазиатского транзита [8]. Если Россия играет важную роль в обеспечении северного направления такого транзитного пути, то центральноазиатские республики при полноценной международной поддержке в состоянии решить задачу среднего и южного транспортного трансконтинентального транзита [9]. Этот проект дает возможность государствам Центральной Азии реализовать с максимальной эффективностью преимущества своего географического положения, выстроить здесь современную инфраструктуру, модернизировать с учетом потребностей мировой экономики имеющийся промышленный потенциал, создать новые рабочие места и повысить уровень жизни населения. При этом интеграция центральноазиатских республик в систему мирового рынка, наряду с экономической, решает также важнейшую политическую задачу» [10].

Как и в Северной распределительной сети (NDN), которая состоит из ряда коммерческих логистических потоков, соединяющих порты Балтийского и Каспийского морей с Афганистаном через Россию, Центральную Азию и Кавказ, инициатива «Новый Шелковый путь» ориентирована на Афганистан в качестве основного центра для экономической интеграции и транспортировки [11]. Ожидается, что инициатива Шелковый путь поможет обеспечить столь необходимую поддержку Афганистану [12]. Другой важной задачей в инициативе Новый Шелковый путь является обеспечение экономического толчка для соседей Афганистана [13]. Обладающая большим экономическим потенциалом и богатыми природными ресурсами, Центральная Азия остается одним из наименее интегрированных регионов в мировой экономике [14].

«Новый Шелковый путь» может способствовать экономическому росту в регионе, а также интеграции в мировую экономику путем введения модернизированной инфраструктуры и эффективной трансграничной торговли [15]. В период между 2010 и 2012 годами США предоставили около 520 миллионов долларов в помощь безопасности в Центральной Азии, для построения правоохранительных органов и для решения таких важных угроз, как терроризм и наркоторговля [16]. С 2010 по 2012 годы Соединенные Штаты заявили о предоставлении более 380 миллионов долларов в помощь в целях развития [17]. В целом с 1992 года США предоставили почти 3,9 миллиарда долларов для поддержки перехода к рыночной экономике и демократии, а также реформ в области здравоохранения и образования [18]. Новый Шелковый путь уже строится, электричество из Узбекистана и Туркменистана обеспечивает нужды малого бизнеса и правительственных зданий в Афганистане. Железнодорожные сообщения строятся между Казахстаном, Туркменистаном и Афганистаном, новый железнодорожный маршрут от границы с Узбекистаном до Мазари-Шарифа

уже завершён [19]. В целом выделяют около 40 инфраструктурных проектов, которые они считают важными частями инициативы «Новый Шелковый путь» [20].

ТАРІ (Туркменистан-Афганистан-Пакистан-Индия) – трубопровод, являющийся одним из важных ключевых пунктов стратегии Новый Шелковый путь. Строительство финансируется Азиатским банком развития, длина трубопровода составляет 1078 миль [21]. Он необходим для транспортировки каспийского газа из Туркменистана через Афганистан и Пакистан в Индию [22]. Начало работы трубопровода планируется на 2017-2018 годы. Ещё один важный проект – CASA-1000 [23]. Он будет поставлять гидроэнергетику Кыргызстана и Таджикистана в Афганистан и Пакистан. Относительно добычи 1,8 миллиардов тонн высококачественной железной руды. Создана китайская компания в партнёрстве с Айнак, работающая с резервами медного рудника Афганистана [24]. В 2012 году правительство Афганистана объявило четыре тендера на медь и золото, предоставляя дополнительные возможности для различных групп инвестировать в Новой Шелковой Путь [25]. Помимо разработки капиталоемких проектов, таких как трубопроводы и железные дороги, упрощение процедур пересечения границ в процессе постепенной реализации [26]. Например, в Душанбе открылся колледж для сотрудников управления границами, а также был создан фонд таможенного обучения в Бишкеке [27]. Эти средства направлены на укрепление технических и личных связей между Афганистаном и странами Центральной Азии, которые помогут более эффективному функционированию Нового Шелкового пути [28].

Начатый в 2008 году, проект Турции «Новый Шелковый Путь» призван обеспечить упрощение и унификацию таможенных формальностей и восстановить исторический Шелковый путь в качестве связующего звена между рынками Европы и Азии [29]. Инициатива «Шелкового пути» Турции является важным вкладом в ренессанс Великого Шелкового пути, в первую очередь внимание будет уделено транспорту, безопасности, логистике и таможенным процедурам на границах [30].

Объём торговли стран Шелкового пути вырос в четыре раза в течение последнего десятилетия, и есть заметный сдвиг в росте этих стран, в отличие от Европы и других регионов. Это приносит огромный потенциал для стран Шелкового пути для достижения экономического роста. Турецкое видение Шелкового пути: это возрождение Шелкового пути через обширную сеть железных дорог, транспортных линий, таможенных ворот, энергетических коридоров и газопроводов, которые сделают этот район крупным игроком в мировой экономике [31]. Страны, включенные в проект Шелковый путь, включают в себя Азербайджан, Грузию, Индию, Ирак, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Монголию, Пакистан, Россию, Сирию, Таджикистан, Узбекистан, Афганистан, Китай и Южную Корею. Ряд международных организаций приняли участие в форуме, к примеру, Всемирная таможенная администрация (ВТО), Экономическая комиссия ООН для Европы (ЕЭК ООН), Европейская организация по доставке и логистике (КЛЕКАТ) и Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) [32].

Проект берет свое название от древнего «Караван-сарай», что означает придорожные гостиницы, где караваны, проходившие по Великому Шелковому пути, останавливались, чтобы отдохнуть и восстановиться, продолжить свое путешествие, встретиться с другими людьми, обменяться идеями и построить новые деловые отношения. Караван-сарай поддерживались потоками коммерции и информации по Шелковому пути [33].

Широкое сочувствие турков к народам Центральной Азии отражает давнюю историю родства. Турция уже неоднократно подчеркивала важность его исторических, этнических, языковых и культурных связей со странами Центральной Азии и во многих случаях эти связи способствовали продвижению значимых многосторонних проектов между Турцией и республиками Центральной Азии.

Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия (TRASECA), принимая во внимание тот факт, что не все из стран Шелкового пути являются членами ТРАСЕКА. Отметим, что TRASECA является международной транспортной программой с участием Европейского союза и 14 государств-членов из Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии, стремится внести свой вклад в искоренение нищеты и устойчивое развитие в странах-партнерах [34]. Внешнеторговый мост - есть много турецких школ, университетов и культурных центров, которые предлагают не только качественное

образование и культурное взаимодействие, но и способствуют организации и продолжению новых деловых отношений.

По сравнению с инициативой США «Новый Шелковый путь», турецкая версия имеет более четкую и инклюзивную структуру. С точки зрения рабочей структуры, турецкая инициатива содержит коллективную и прозрачную систему, которая успешно функционирует с 2008 года и представляет широкую географию, в том числе большинство государств, расположенных на древнем Шелковом пути [35].

Китайский подход к Центральной Азии основывается на продвижении собственных экономических и торговых интересов. Китай рассматривает Центральную Азию в качестве важного региона, который будет способствовать его экономическому росту с помощью торговых путей, удовлетворяющих китайский спрос на углеводородные ресурсы. Китай инвестирует в инфраструктуру Центральной Азии, считая, что эти инвестиции принесут пользу китайской экономике [36].

Китайская попытка возрождения Шелкового пути не имеет такой широкой огласки как инициативы США и Турции. Судя по многочисленным железнодорожным сетям, строящимся с высокой скоростью за счет Китая почти во всех частях евразийского региона можно судить о значительных инвестициях в автодорожные и железнодорожные проекты, а также в энергетический сектор. Для распространения своей продукции по всей Европе, Евразии и Ближнем Востоке Китай инициирует строительство новой железнодорожной дороги, автомагистралей и морских сетей [36]. Китай также вовлечен в строительство многочисленных железных дорог на Евразийском континенте. Китай и Турция договорились о строительстве примерно 7000 километров железнодорожного пути, соединяющего крупные города этих стран, строительство идет полным ходом, и, как ожидается, будет завершено к 2023 году [37].

Одним из наиболее важных энергетических сделок между Центральной Азией и Китаем является газопровод длиной 1100 миль, транспортирует туркменский газ в Китай через Узбекистан и Казахстан. Газопровод Центральная Азия-Китай начал работать в 2009 году и полной годовой мощности объемом 40 миллиардов кубометров газа к этому году [38]. Энергетическим проектом является нефтепровод Казахстан-Китай, который является первым прямым трубопроводом в Китай объемом 14 миллионов тонн нефти в год. Например, в 2009 году было выделено 4 миллиарда долларов, при условии, что Туркменистан будет разрабатывать с газовое месторождение Иолотань - Юг Осман [39]. Китай также предоставил Казахстану 10 миллиардов долларов США в виде займов в 2009 году, в том числе кредит «КазМунайГазу» в размере 5 миллиардов [40].

Китай также влил значительные инвестиции в железные дороги Центральной Азии. В феврале 2013 года правительство Китая одобрило строительство новой железной дороги на сумму 2 миллиарда долларов из Китая в Кыргызстан и Узбекистан [41]. Китай также планирует преобразовать размер колеи железных дорог Кыргызстана от российского (1520 мм) на международный стандарт (1435 мм) для того, чтобы связи с Китаем, Турцией и Ираном были быстрее и удобнее. Улучшенные железные дороги резко снизят логистические расходы и время транспортировок [42].

Таким образом, отношения между Китаем и странами Центральной Азии развиваются очень активно и продуктивно. Китай стремится продвигать взаимовыгодное сотрудничество со всем регионом [43]. Поскольку главной целью Китая является нахождение и диверсификация путей решения постоянно растущих потребностей в энергии, близость и обильные ресурсы Центральной Азии делает этот регион идеальным бизнес-партнером. В свою очередь, азиатские углеводороды богатых государств Центральной Азии получают нужные китайские инвестиции для эксплуатации природных ресурсов [44]. Китай намеревается утроить долю природного газа в его энергобалансе к 2020 году, который, безусловно, окажет положительное влияние на отношения между Китаем и Центральной Азией [45]. Китай довольно осторожно поддерживает политический нейтралитет в регионе и воздерживается от инвестирования в спорные проекты. Китай объявил, что он не заинтересован в инвестировании в строительство Рогунской плотины между Таджикистаном и Узбекистаном, и не будет разрешать их споры [46]. С другой стороны, владея третьей по величине экономикой в мире и играя ведущую роль в Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), Китай представляет значительный потенциал для изменения динамики в регионе. Следовательно, страны Центральной Азии приветствуют китайские инвестиции и возможности для делового партнерства, в то же время они не хотят быть сильно зависимыми от китайского партнерства [47].

Россия не имеет официальной стратегии Шелкового пути. В советский период в Центральной Азии, а также в других регионах Советского Союза, были получены огромные инвестиции из России в различных областях, таких как промышленность, инфраструктура, энергетика и транспорт, все это было для сохранения роста советской экономики. Советские инвестиции, направленные на сохранение периферийных государств Центральной Азии, зависимыми от Москвы. По мнению России, современная Центральная Азия по-прежнему сильно зависима от инфраструктуры, разработанной в СССР. Таким образом, нынешняя политика России в отношении государств Центральной Азии не ориентирована на новые разработки и инвестиции в инфраструктуру. Она ориентирована, скорее, на обеспечение советского наследия и сохранение своего участия в этом регионе, чтобы продолжать получать выгоду от предыдущих инвестиций и от огромных ресурсов региона путем создания наднациональных структур.

Основным проектом Российской Федерации является Евразийский союз - экономический и политический союз между бывшими советскими республиками Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россия и Таджикистан. Важным шагом на пути формирования Евразийского союза стало создание Таможенного союза, который завершился соглашением, подписанным тремя членами - Россией, Казахстаном и Беларусью. Кыргызстан рассматривает вопрос о присоединении в 2015 году. В то время как Таджикистан объявил, что он собирается рассмотреть вопрос о присоединении к союзу, процесс вступления в основном зависит от членства Кыргызстана.

Несмотря на подтвержденные Всемирной торговой организации (ВТО), нормы, которые выделены в качестве приоритетных в списке таможенных правил Союза; происходит столкновение с множеством серых зон и противоречивых международных обязательств, когда члены Таможенного союза вступают в ВТО. Так как Кыргызстан и Таджикистан являются полноправными членами ВТО, членство в Таможенном союзе, как ожидается, будет более сложным. Однако самый важный вопрос для всех правительств Центральной Азии, прежде чем присоединение к Таможенному союзу, это определить, будет ли способствовать и улучшать внутрисоюзное сотрудничество, или протекционистский союз будет усложнять деятельность собственных профсоюзов и связи предприятий.

Существуют некоторые политические трения между стратегией Соединенных Штатов «Новый Шелковый путь» и российским видением региональной интеграции. Соединенные Штаты рассматривают российское главенство в Таможенном союзе как попытку бывших советских республик советизироваться.

В этом смысле стратегию «Новый Шелковый путь» можно рассматривать как метод противодействия российскому влиянию на страны Центральной Азии.

В основе геоэкономические обоснования этих дорог должны исключить Москву из новых геополитических конфигураций. С другой стороны, есть некоторые элементы в проектах Шелкового пути, которые составляют взаимные выгоды для обеих сторон. Например, в самом начале, Россия открыто выступает против проекта CASA-1000, но позже она изменила свою позицию и даже начала инвестировать в проект [48].

Россия также инвестирует в различные проекты в Центральной Азии и участвует в новых многосторонних инициативах. Россия очень заинтересована в инвестировании в энергетические проекты, такие как гидроэнергетические проекты в Таджикистане и Узбекистане, а также углеводородные ресурсы Узбекистана и Казахстана. Например, Россия участвовала в строительстве Сангудинской 1 ГЭС, которая производит около 10 процентов производства электроэнергии в Таджикистане. Россия также согласилась предоставить 1,7 миллиард долларов, чтобы помочь Кыргызстану построить проект по гидроэлектростанции мощностью 1900 МВт Карамбата 1. Интересно, оба проекта были начаты в советское время, но позже были остановлены по причине распада Советского Союза.

Многие транспортные коридоры, соединяющие Азию и Европу через Центральную Азию в настоящее время на стадии строительства или их строительство планируется на ближайшее время. Тем не менее, некоторые из проектов в Центральной Азии пострадали от экономической борьбы в Европе. Основной инициативой в Европе является ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия), инициатива международных перевозок с участием Европейского союза и 14 государств-членов (Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Иран, Казахстан, Кыргызстан, Молдова,

Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан и Украина). ТРАСЕКА направлена на содействие региональной экономике путем предоставления надежных и эффективных транспортных связей между Европой и Азией. ТРАСЕКА сосредоточена на пяти основных направлениях: морском транспорте, воздушных трассах, дорогах и рельсах, транспортной инфраструктуре и транспортной безопасности. Еврокомиссия изначально финансировала ТРАСЕКА, но с 2009 года финансирование происходит от имени государств-членов. Тот факт, что государства-члены решили финансировать ТРАСЕКА является очень важным показателем, который демонстрирует свою приверженность к созданию и управлению торговых маршрутов между Европой и Азией.

Программа ТРАСЕКА включает инициативу Шелковый ветер, которая нацелена на строительство новых высокоскоростных мультимодальных контейнерных транзитных маршрутов между странами Европы, Кавказа и Центральной Азии, наряду с реализацией передовых технологий, таких как электронный обмен информацией, упрощения процедур пересечения границ и сокращения времени транспортировки. Страны, участвующие в проекте, - Казахстан, Грузия, Турция и Азербайджан. Был подписан Меморандум по проекту Шелковый путь в ноябре 2012 года в Измире, Турция. Первоначальной целью проекта Шелковый Ветер является завершение строительства Баку-Тбилиси-Карс в 2014 году. Шелковый путь идет рука об руку с инициативой Вашингтона «Новый Шелковый путь», которая направлена на расширение транзитных маршрутов между Европой и Азией.

Железнодорожный проект при поддержке ЕС, который соединяет Скандинавию с Китаем через Кавказ и Центральную Азию. Это интермодальный проект, который используется как железные дороги и морские пути. Железная дорога была начата в 2003 году, но получила импульс в 2007 году и октябре 2011 года, Казахстан выразил заинтересованность присоединиться к проекту Viking. Железная дорога будет создавать новые экономические возможности для достижения политических отношений между государствами-участниками.

INOGATE является еще одной важной инициативой, которая направлена на создание политики сотрудничества в области энергетики между странами-участницами (Армения, Азербайджан, Беларусь, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Туркменистан, Турция, Украина, Узбекистан, и Таджикистан). Проект INOGATE имеет четыре основные цели: схождение энергетических рынков на основе внутреннего энергетического рынка ЕС с учетом особенностей стран-участниц; продвижение энергетической безопасности путем решения темы импорта энергоресурсов и экспорта, транзита энергоносителей и спроса; поддержка устойчивого развития энергетики, включая разработку энергоэффективности и возобновляемых источников энергии; привлечение инвесторов в энергетические проекты в рамках INOGATE.

Имя ВВП размером 196 400 000 000 долларов в 2012 году, больше чем все другие государства Центральной Азии вместе взятые, Казахстан является региональным лидером с наибольшей и быстро развивающейся экономикой. За последнее десятилетие темп экономического роста в Казахстане был одним из самых высоких в мире. Политическая стабильность и сильная экономика создала благоприятный климат, который привлек более 160 миллиардов прямых иностранных инвестиций (ПИИ) с 1993 года.

Вступление в Таможенный союз позволило Казахстану расширить свой рынок на 153 миллионов долларов, увеличить выгоду от нетарифных торговых возможностей и насладиться упрощением трансграничных транспортных и таможенных услуг. Кроме того, путем проведения южной границы Таможенного союза в Центральной Азии Казахстан стал более важным партнером, соединяющим остальную Центральную Азию с Россией.

Казахстанские власти имеют видение того, как Актау преобразуется в региональный транспортный узел и ключевое место в рамках инициативы США «Новый Шелковый путь». Казахстан получает значительные инвестиции из Китая для добычи природных ресурсов и строительства автомобильных и железных дорог. Казахстан тесно сотрудничает с Турцией, чтобы улучшить транспортные и таможенные услуги; он также получает значительные инвестиции из различных частных турецких компаний. Все эти различные двусторонние и многосторонние обязательства обеспечивают Казахстан не только торговой диверсификацией и экономической упругостью, но также политической гибкостью.

Очень важно подчеркнуть, что Казахстан стремится реализовать свое национальное видение Нового Шелкового пути.

В сентябре 2012 года, круглый стол под названием «Казахстан – участники круглого стола», в котором приняли участие представители из Беларуси, Грузии, Венгрии, Ирана, Китая, Кыргызстана, Латвии, Литвы, Республики Корея, России, США, Украины, Швейцарии, а также представители международных организаций, таких как ОБСЕ, ЕЭК ООН, Евразийская экономическая комиссия, МПК ТРАСЕКА, и Азиатский банк развития.

Еще одним важным многосторонним проектом является международный транспортный коридор «Западная Европа-Западный Китай». Коридор свяжет Европу с Азией через такие российские города, как Санкт-Петербург, Москва, Нижний Новгород, Казань и Оренбург, а также казахстанские города Актобе, Кызылорда, Шымкент, Тараз, Кордай и Алматы. Коридор, как ожидается, станет одним из самых технологически передовых торговых путей с высококачественными автомобильной и придорожной инфраструктурой и технологическими инновациями, такими как доступ к Интернету, видеонаблюдение и доступ к прогнозу погоды по всей трассе. Длина дороги, как ожидается, составит около 5247 миль (1387 км будет проходить через Россию, 1731 км по территории Казахстана, и 2128 км через Китай). Всемирный банк предоставил заем в размере 2,125 миллиарда долларов на строительство проекта, который является крупнейшим кредитом, когда-либо предоставлявшийся в мире. Проект был одобрен в мае 2012 года и, как ожидается, будет завершен к 2017 году транспортный коридор Западная Европа-Западный Китай, как ожидается, станет самым быстрым евразийским транспортным маршрутом, значительно уменьшая время в пути [49]. Например, в то время как поставки из Китая на европейские рынки занимали 14 дней через Транссибирскую железную дорогу и 45 дней через Суэцкий канал, коридор Западная Европа-Западный Китай будет предлагать более быстрый маршрут развивающейся Европе - в 10 дней.

#### ЛИТЕРАТУРА

- [1] Hillary Clinton, "Progress Noted, but Questions Remain Over 'New Silk Road' Initiative," U.S. Department of State, July 2011, available at <http://www.state.gov/secretary/rm/2011/07/168840.htm> [accessed on February 2013].
- [2] "Northern Distribution Network," Center for Strategic & International Studies, available at <http://csis.org/program/northern-distribution-network-ndn> [accessed in March of 2013].
- [3] Robert Hormats, "The United States' 'New Silk Road' Strategy: What is it? Where is it Headed?" September 2011, available at <http://www.state.gov/e/rls/rmk/2011/174800.htm> [accessed on March 2013].
- [4] Remarks by Lynne Tracy, the Deputy Assistant Secretary for South and Central Asian Affairs, Panel on European and American Policy Priorities in Central Asia, The George Washington University, Washington DC, April 16, 2013.
- [5] Ibid
- [6] Ibid
- [7] Geoffrey Pyatt, "Delivering on the New Silk Road," U.S. Department of State, July 2012, available at <http://www.state.gov/p/sca/rls/rmks/2012/194735.htm>, [accessed on March 2013].
- [8] Joshua Kuchera, "A New Silk Road?" The Diplomat, November 2011, available at <http://thediplomat.com/2011/11/11/the-new-silk-road/> [accessed on March 2013].
- [9] Shine Jacob "TAPI pipeline to start commercial operation by 2017-18," Business Standard, available at [http://www.business-standard.com/article/economy-policy/tapi-pipeline-to-start-commercial-operation-by-2017-18-113022300169\\_1.html](http://www.business-standard.com/article/economy-policy/tapi-pipeline-to-start-commercial-operation-by-2017-18-113022300169_1.html) [accessed on March 2013].
- [10] Ibid.
- [11] Geoffrey Pyatt, "Delivering on the New Silk Road," U.S. Department of State, July 2012, available at <http://www.state.gov/p/sca/rls/rmks/2012/194735.htm>, [accessed on March 2013].
- [12] Ambassador Ian Kelly, "Statement on Afghanistan," UN Mission to the Organization for Security and Cooperation in Europe, May 2012, available at [http://osce.usmission.gov/may\\_9\\_12\\_afghanistan.html](http://osce.usmission.gov/may_9_12_afghanistan.html) [accessed on May 2012].
- [13] "About OSCE Border Management Staff College", OSCE, available at <http://www.osce.org/tajikistan/bmsc> [accessed on March 2013]
- [14] Graham Lee, "The New Silk Road and the Northern Distribution Network: A Golden Road to Central Asian Trade Reform?" Central Eurasia Project for Open Society Foundation, October 2012, available at <http://www.opensocietyfoundations.org/sites/default/files/new-silk-road-northern-distribution-network-20121019.pdf> [accessed in March 2013]
- [15] Abdullah Bozkurt, "Turkish minister says reviving Silk Road trade route remains Turkey's goal," Today's Zaman, December 2012, available at [http://www.todayzaman.com/newsDetail\\_getNewsById.action?newsId=299947](http://www.todayzaman.com/newsDetail_getNewsById.action?newsId=299947) [accessed in April 2013].
- [16] Ibid.
- [17] "Information Note on Silk Road Customs Cooperation Initiative," Republic of Turkey Ministry of Customs and Trade, February 2012, available at <http://eski.gumruk.gov.tr/ENG/EU/Pages/SilkRoad.aspx> [accessed in April 2013]

- [18] "Antalya Declaration," Republic of Turkey Ministry of Customs and Trade, 2008, available at <http://eski.gumruk.gov.tr/ENG/EU/Documents/AntalyaDeclarationandAnnexEN.pdf> [accessed in April 2013].
- [19] "Tehran Declaration," Republic of Turkey Ministry of Customs and Trade, 2010, available at <http://eski.gumruk.gov.tr/ENG/EU/Documents/3rd%20SR%20Tehran%20Declaration%202010.pdf> [accessed in April 2013].
- [20] "Batumi Declaration," Republic of Turkey Ministry of Customs and Trade, 2011, available at <http://eski.gumruk.gov.tr/ENG/EU/Documents/BATUMI%20DECLARATION.doc> [accessed in April 2013].
- [21] "Welcome to TRACECA", TRACECA, available at <http://www.traceca-org.org/en/traceca/> [accessed in April 2013].
- [22] "Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı," [Turkish International Cooperation and Development Agency], available at <http://www.tika.gov.tr/tika-hakkinda/1> [accessed in April 2013].
- [23] Robert Olsen, R. (2012) "Arabia-Asia: China Builds New Silk Road, But Is The Middle East Ready?" Forbes, October 2012, available at <http://www.forbes.com/sites/robertolsen/2012/10/21/arabia-asia-china-builds-new-silk-road-but-is-the-middle-east-ready/> [accessed in April 2013].
- [24] Ibid.
- [25] "China president opens Turkmenistan gas pipeline," BBC News, December 2009, available at <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/8411204.stm> [accessed in April 2013].
- [26] "China president opens Turkmenistan gas pipeline," BBC News, December 2009, available at <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/8411204.stm> [accessed in April 2013].
- [27] "Kazakhstan-China oil pipeline could start operating at its full capacity by 2014," Energy Global, September 2012, available at [http://www.energyglobal.com/news/pipelines/articles/Kazakhstan\\_to\\_China\\_oil\\_pipeline\\_could\\_start\\_operating\\_at\\_its\\_full\\_capacity\\_by\\_2014.aspx](http://www.energyglobal.com/news/pipelines/articles/Kazakhstan_to_China_oil_pipeline_could_start_operating_at_its_full_capacity_by_2014.aspx) [accessed in April 2013].
- [28] Simon Pirani, "Central Asian Energy: the Turning Point," Emerging Markets, February 2010, available at <http://www.emergingmarkets.org/Article/2478245/CENTRAL-ASIAN-ENERGY-The-turning-point.html> [accessed in April 2013].
- [29] Ibid.
- [30] "Новые торговые пути Китая" [China's new trade routes], Economic Safety, February 2013, available at <http://ekonbez.ru/news/cat/16745> [accessed in April 2013].
- [31] Aditya Malhotra, "Chinese Inroads into Central Asia: Focus on Oil and Gas," Journal of Energy Security, November 2012, available at [http://www.ensec.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=387:chinese-inroads-into-central-asia-focus-on-oil-and-gas&catid=130:issue-content&Itemid=405](http://www.ensec.org/index.php?option=com_content&view=article&id=387:chinese-inroads-into-central-asia-focus-on-oil-and-gas&catid=130:issue-content&Itemid=405) [accessed in May 2013].
- [32] "Kyrgyzstan To Join Russian-Led Customs Union, Ukraine To Observe," Radio Free Europe Radio Liberty, May 29, 2013, available at <http://www.rferl.org/content/kyrgyzstan-ukraine-russia-customs-union/25001114.html> [Accessed in July 2013].
- [33] Charles Clover, "Clinton vows to thwart new Soviet Union", Financial Times, December 2012, available at <http://www.ft.com/cms/s/0/a5b15b14-3fcf-11e2-9f71-00144feabdc0.html#axzz2Sj9u6iYI> [accessed in May 2013].
- [34] Marlene Laruelle and Sebastien Peyrouse, Mapping Central Asia, Ashgate-Surrey (2011), p. 11.
- [35] "Russia to finance Kyrgyzstan's 1,900-MW Kambarata 1," Hydro World, September 2009, available at <http://www.hydroworld.com/articles/2009/02/russia-to-finance-kyrgyzstans-1900-mw-kambarata-1.html> [accessed in May 2013].
- [36] "Welcome to TRACECA", TRACECA, available at <http://www.traceca-org.org/en/traceca/> [accessed in April 2013].
- [37] "Silk Wind project targets container train route linking Europe and Asia," EU Neighborhood Info Center, September 2012, available at [http://www.enpi-info.eu/maineast.php?id=30126&id\\_type=1&lang\\_id=450](http://www.enpi-info.eu/maineast.php?id=30126&id_type=1&lang_id=450) [accessed in May 2013].
- [38] E. Kosolopova, "Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Turkey sign memorandum on transport project," Trend News Agency, November 2012, available at <http://en.trend.az/capital/business/2093259.html> [accessed in May 2013].
- [39] Richard Weitz, "Silk Wind Project in Central Asia and South Caucasus Gains Speed," The Jamestown Foundation, December 2012, available at [http://www.jamestown.org/single/?no\\_cache=1&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=40217](http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=40217) [accessed in May 2013].
- [40] Nicholas Norling, "Viking Railroad Connects Scandinavia With South Caucasus, Central Asia, And China," Central Asia Caucasus Institute, November 2011, available at <http://www.cacianalyst.org/?q=node/5656/print> [accessed in May 2013].
- [41] "INOGATE Projects," INOGATE, available at [http://www.inogate.org/index.php?option=com\\_inogate&view=projects&Itemid=75&lang=en](http://www.inogate.org/index.php?option=com_inogate&view=projects&Itemid=75&lang=en) [accessed in May 2013].
- [42] "Foreign Direct Investments in Kazakhstan", Invest in Kazakhstan, available at <http://www.invest.gov.kz/?option=content&section=4&Itemid=75> [accessed in May 2013].
- [43] World Uranium Mining Production 2012, World Nuclear Association, available at <http://www.world-nuclear.org/info/Nuclear-Fuel-Cycle/Mining-of-Uranium/World-Uranium-Mining-Production/#.UbrVgpyBWS0> [accessed in March 2013].
- [44] Joshua Kucera, "Kazakhstan: Astana Touts Caspian Port as NDN Hub," Eurasianet, May 2012, available at <http://www.eurasianet.org/node/65417> [accessed in May 2013].
- [45] "Новый Шелковый путь" [New Silk Road], OMEGA, June 2012, available at <http://omega.kz/node/4011> [accessed in May 2013].
- [46] "Назарбаев предложил иностранным инвесторам проект "Новый Шелковый путь" [Nazarbayev offered foreign investors a project "New Silk Road"] TengriNews, May 2012, available at [http://tengrinews.kz/kazakhstan\\_news/nazarbaev-predlozil-inostrannym-investoram-proekt-novyyi-shepkovyyi-put-214503/](http://tengrinews.kz/kazakhstan_news/nazarbaev-predlozil-inostrannym-investoram-proekt-novyyi-shepkovyyi-put-214503/) [accessed in May 2013].
- [47] "Kazakhstan - The New Silk Way: a strategic vector of transport logistics in Kazakhstan," Kazakhstan Railroad, September 2012, available at <http://www.railways.kz/en/node/3321> [accessed in May 2013].
- [48] "Новый путь в Европу - от мечты к реальности" [New road to Europe - from dream to reality], Europe-China Project, available at <http://www.europe-china.kz/info/69> [accessed in May 2013].
- [49] "East-West Roads Project (Almaty-Korgos Section): Western Europe - Western China International Transit Corridor (CAREC - 1b)," The World Bank, available at <http://www.worldbank.org/projects/P128050/east-west-roads-western-europe-western-china-international-transit-corridor-carec-1b?lang=en> [accessed in May 2013].



## REFERENCES

- [1] Hillary Clinton, "Progress Noted, but Questions Remain Over 'New Silk Road' Initiative," U.S. Department of State, July 2011, available at <http://www.state.gov/secretary/rm/2011/07/168840.htm> [accessed on February 2013].
- [2] "Northern Distribution Network," Center for Strategic & International Studies, available at <http://csis.org/program/northern-distribution-network-ndn> [accessed in March of 2013].
- [3] Robert Hormats, "The United States' 'New Silk Road' Strategy: What is it? Where is it Headed?" September 2011, available at <http://www.state.gov/e/rls/rmk/2011/174800.htm> [accessed on March 2013].
- [4] Remarks by Lynne Tracy, the Deputy Assistant Secretary for South and Central Asian Affairs, Panel on European and American Policy Priorities in Central Asia, The George Washington University, Washington DC, April 16, 2013.
- [5] Ibid
- [6] Ibid
- [7] Geoffrey Pyatt, "Delivering on the New Silk Road," U.S. Department of State, July 2012, available at <http://www.state.gov/p/sca/rls/rmks/2012/194735.htm>, [accessed on March 2013].
- [8] Joshua Kuchera, "A New Silk Road?" The Diplomat, November 2011, available at <http://thediplomat.com/2011/11/11/the-new-silk-road/> [accessed on March 2013].
- [9] Shine Jacob "TAPI pipeline to start commercial operation by 2017-18," Business Standard, available at [http://www.business-standard.com/article/economy-policy/tapi-pipeline-to-start-commercial-operation-by-2017-18-113022300169\\_1.html](http://www.business-standard.com/article/economy-policy/tapi-pipeline-to-start-commercial-operation-by-2017-18-113022300169_1.html) [accessed on March 2013].
- [10] Ibid.
- [11] Geoffrey Pyatt, "Delivering on the New Silk Road," U.S. Department of State, July 2012, available at <http://www.state.gov/p/sca/rls/rmks/2012/194735.htm>, [accessed on March 2013].
- [12] Ambassador Ian Kelly, "Statement on Afghanistan," UN Mission to the Organization for Security and Cooperation in Europe, May 2012, available at [http://osce.usmission.gov/may\\_9\\_12\\_afghanistan.html](http://osce.usmission.gov/may_9_12_afghanistan.html) [accessed on May 2012].
- [13] "About OSCE Border Management Staff College", OSCE, available at <http://www.osce.org/tajikistan/bmsc> [accessed on March 2013]
- [14] Graham Lee, "The New Silk Road and the Northern Distribution Network: A Golden Road to Central Asian Trade Reform?" Central Eurasia Project for Open Society Foundation, October 2012, available at <http://www.opensocietyfoundations.org/sites/default/files/new-silk-road-northern-distribution-network-20121019.pdf> [accessed in March 2013]
- [15] Abdullah Bozkurt, "Turkish minister says reviving Silk Road trade route remains Turkey's goal," Today's Zaman, December 2012, available at [http://www.todayszaman.com/newsDetail\\_getNewsById.action?newsId=299947](http://www.todayszaman.com/newsDetail_getNewsById.action?newsId=299947) [accessed in April 2013].
- [16] Ibid.
- [17] "Information Note on Silk Road Customs Cooperation Initiative," Republic of Turkey Ministry of Customs and Trade, February 2012, available at <http://eski.gumruk.gov.tr/ENG/EU/Pages/SilkRoad.aspx> [accessed in April 2013]
- [18] "Antalya Declaration," Republic of Turkey Ministry of Customs and Trade, 2008, available at <http://eski.gumruk.gov.tr/ENG/EU/Documents/AntalyaDeclarationandAnnexEN.pdf> [accessed in April 2013]
- [19] "Tehran Declaration," Republic of Turkey Ministry of Customs and Trade, 2010, available at <http://eski.gumruk.gov.tr/ENG/EU/Documents/3rd%20SR%20Tehran%20Declaration%202010.pdf> [accessed in April 2013]. □
- [20] "Batumi Declaration," Republic of Turkey Ministry of Customs and Trade, 2011, available at <http://eski.gumruk.gov.tr/ENG/EU/Documents/BATUMI%20DECLARATION.doc> [accessed in April 2013].
- [21] "Welcome to TRACECA", TRACECA, available at <http://www.traceca- org.org/en/traceca/> [accessed in April 2013]. □
- [22] "Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı," [Turkish International Cooperation and Development Agency], available at <http://www.tika.gov.tr/tika-hakkinda/1> [accessed in April 2013].
- [23] Robert Olsen, R. (2012) "Arabia-Asia: China Builds New Silk Road, But Is The Middle East Ready?" Forbes, October 2012, available at <http://www.forbes.com/sites/robertolsen/2012/10/21/arabia-asia-china-builds-new-silk-road-but-is-the-middle-east-ready/> [accessed in April 2013].
- [24] Ibid.
- [25] "China president opens Turkmenistan gas pipeline," BBC News, December 2009, available at <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/8411204.stm> [accessed in April 2013].
- [26] "China president opens Turkmenistan gas pipeline," BBC News, December 2009, available at <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/8411204.stm> [accessed in April 2013].
- [27] "Kazakhstan-China oil pipeline could start operating at its full capacity by 2014," Energy Global, September 2012, available at [http://www.energyglobal.com/news/pipelines/articles/Kazakhstan\\_to\\_China\\_oil\\_pipeline\\_could\\_start\\_operating\\_at\\_its\\_full\\_capacity\\_by\\_2014.aspx](http://www.energyglobal.com/news/pipelines/articles/Kazakhstan_to_China_oil_pipeline_could_start_operating_at_its_full_capacity_by_2014.aspx) [accessed in April 2013].
- [28] Simon Pirani, "Central Asian Energy: the Turning Point," Emerging Markets, February 2010, available at <http://www.emergingmarkets.org/Article/2478245/CENTRAL-ASIAN-ENERGY-The-turning-point.html> [accessed in April 2013].
- [29] Ibid.
- [30] "Novye torgovye puti Kitaja" [China's new trade routes], Economic Safety, February 2013, available at <http://ekonbez.ru/news/cat/16745> [accessed in April 2013].
- [31] Aditya Malhotra, "Chinese Inroads into Central Asia: Focus on Oil and Gas," Journal of Energy Security, November 2012, available at [http://www.ensec.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=387:chinese-inroads-into-central-asia-focus-on-oil-and-gas&catid=130:issue-content&Itemid=405](http://www.ensec.org/index.php?option=com_content&view=article&id=387:chinese-inroads-into-central-asia-focus-on-oil-and-gas&catid=130:issue-content&Itemid=405) [accessed in May 2013].

- [32] "Kyrgyzstan To Join Russian-Led Customs Union, Ukraine To Observe," Radio Free Europe Radio Liberty, May 29, 2013, available at <http://www.rferl.org/content/kyrgyzstan-ukraine-russia-customs-union/25001114.html> [Accessed in July 2013]
- [33] Charles Clover, "Clinton vows to thwart new Soviet Union", Financial Times, December 2012, available at <http://www.ft.com/cms/s/0/a5b15b14-3fcf-11e2-9f71-00144feabdc0.html#axzz2Sj9u6iYI> [accessed in May 2013].
- [34] Marlene Laruelle and Sebastien Peyrouse, Mapping Central Asia, Ashgate-Surrey (2011), p. 11.
- [35] "Russia to finance Kyrgyzstan's 1,900-MW Kambarata 1," Hydro World, September 2009, available at <http://www.hydroworld.com/articles/2009/02/russia-to-finance-kyrgyzstans-1900-mw-kambarata-1.html> [accessed in May 2013].
- [36] "Welcome to TRACECA", TRACECA, available at <http://www.traceca-org.org/en/traceca/> [accessed in April 2013].
- [37] "Silk Wind project targets container train route linking Europe and Asia," EU Neighborhood Info Center, September 2012, available at [http://www.enpi-info.eu/maineast.php?id=30126&id\\_type=1&lang\\_id=450](http://www.enpi-info.eu/maineast.php?id=30126&id_type=1&lang_id=450) [accessed in May 2013].
- [38] E. Kosolapova, "Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Turkey sign memorandum on transport project," Trend News Agency, November 2012, available at <http://en.trend.az/capital/business/2093259.html> [accessed in May 2013].
- [39] Richard Weitz, "Silk Wind Project in Central Asia and South Caucasus Gains Speed," The Jamestown Foundation, December 2012, available at [http://www.jamestown.org/single/?no\\_cache=1&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=40217](http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=40217) [accessed in May 2013].
- [40] Nicholas Norling, "Viking Railroad Connects Scandinavia With South Caucasus, Central Asia, And China," Central Asia Caucasus Institute, November 2011, available at <http://www.cacianalyst.org/?q=node/5656/print> [accessed in May 2013].
- [41] "INOGATE Projects," INOGATE, available at [http://www.inogate.org/index.php?option=com\\_inogate&view=projects&Itemid=75&language=en](http://www.inogate.org/index.php?option=com_inogate&view=projects&Itemid=75&language=en) [accessed in May 2013].
- [42] "Foreign Direct Investments in Kazakhstan", Invest in Kazakhstan, available at <http://www.invest.gov.kz/?option=content&section=4&Itemid=75> [accessed in May 2013].
- [43] World Uranium Mining Production 2012, World Nuclear Association, available at <http://www.world-nuclear.org/info/Nuclear-Fuel-Cycle/Mining-of-Uranium/World-Uranium-Mining-Production/#.UbrVgpyBWS0> [accessed in March 2013].
- [44] Joshua Kucera, "Kazakhstan: Astana Touts Caspian Port as NDN Hub," Eurasianet, May 2012, available at <http://www.eurasianet.org/node/65417> [accessed in May 2013].
- [45] "Novyĭ Shelkovyĭ put'" [New Silk Road], OMEGA, June 2012, available at <http://omega.kz/node/4011> [accessed in May 2013].
- [46] "Nazarbaev predlozhit inostrannym investoram proekt "Novyĭ Shelkovyĭ put'" [Nazarbayev offered foreign investors a project "New Silk Road"] TengriNews, May 2012, available at [http://tengrinews.kz/kazakhstan\\_news/nazarbaev-predlozhit-inostrannym-investoram-proekt-novyiy-shelkovyiy-put-214503/](http://tengrinews.kz/kazakhstan_news/nazarbaev-predlozhit-inostrannym-investoram-proekt-novyiy-shelkovyiy-put-214503/) [accessed in May 2013].
- [47] "Kazakhstan - The New Silk Way: a strategic vector of transport logistics in Kazakhstan," Kazakhstan Railroad, September 2012, available at <http://www.railways.kz/en/node/3321> [accessed in May 2013].
- [48] "Novyĭ put' v Evropu - ot mechty k real'nosti" [New road to Europe – from dream to reality], Europe-China Project, available at <http://www.europe-china.kz/info/69> [accessed in May 2013].
- [49] "East-West Roads Project (Almaty-Korgos Section): Western Europe - Western China International Transit Corridor (CAREC - 1b)," The World Bank, available at <http://www.worldbank.org/projects/P128050/east-west-roads-western-europe-western-china-international-transit-corridor-carec-1b?lang=en> [accessed in May 2013].

## ЖАҢА ЖІБЕК ЖОЛЫНЫҢ ҚАЛЫПТАСУЫ: ЭКОНОМИКАЛЫҚ ПОТЕНЦИАЛ МЕН ҚАЗАҚСТАН ҮШІН ПЕРСПЕКТИВАЛАР

Ә. Р. Қоңырбай

ҚР БҒМ Р. Б. Сүлейменов атындағы Шығыстану институты, Алматы, Қазақстан

**Тірек сөздер:** Жаңа Жібек Жолы, белсенділіктер, көлік дәліздер, кеден шаралары, Қазақстанның перспективалары, логистикалық инфраструктура.

**Аннотация.** Мақалада Жаңа Жібек Жолы жобасының барысында Қазақстанның шығыс елдерінде жүргізіліп отырған сыртқы экономикалық саясаты талданады. Жаңа Жібек Жолының белсенділіктерінің жүзеге асуының жолдары талқыланады. Жаңа Жібек Жолы жобасы Қазақстан әлемдік сауда нарығына толықтай кіруіне және экономикалық күш-қуатын нығайтып аймақтық көшбасшы болуға көмек болуына дәлелдейді.

Поступила 12.01.2015г.