

NEWS

OF THE NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

SERIES OF SOCIAL AND HUMAN SCIENCES

ISSN 2224-5294

<https://doi.org/10.32014/2020.2224-5294.44>

Volume 2, Number 330 (2020), 104 – 114

УДК 338.36

ГРНТИ 06.51.77

Р.М. Рахимбаева¹, А.Б. Бекмухаметова², К.М. Жумаханова³

^{1,2} КазНУ им. аль Фараби, факультет международных отношений, Алматы, Казахстан;

³ Казахский автомобильно-дорожный институт имени Л.Б. Гончарова, Алматы, Казахстан.

E-mail: roza_madjarova68@mail.ru, kmuratovna2019@mail.ru

ИНВЕСТИЦИОННОЕ И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО КАЗАХСТАНА И КИТАЯ В РАМКАХ КОНЦЕПЦИИ «ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

Аннотация. Обеспечение стабильного развития рыночной экономики государств, относящихся к системе государств, расположенных на «Шелковом пути», обуславливает актуальность данной темы исследования. Казахстан, имеющий стратегическое геополитическое положение – между двумя крупнейшими странами: Китаем и Россией, предполагает многоаспектное развитие и различные возможности использования преимуществ такого расположения.

Казахстан, являясь наиболее благополучной страной среди центрально-азиатских стран, в том числе республик бывшего СССР, располагает минеральными ресурсами и обширной территорией. Все вышесказанное определяет необходимость исследования преимуществ и проблем инвестиционного сотрудничества с приграничными странами ближнего зарубежья. Цель написания статьи заключается в рассмотрении концепции «Шелкового пути» в рамках инициативы «Один пояс и один путь». В процессе исследования использовались научные принципы познания экономических явлений, в том числе диалектический, исторический, системный и другие. Данные подходы дают возможность изучения явлений и процессов в динамике, выявить проблемы, определить основные характеристики и их проявления. В рамках исследования применялись и традиционные приемы, такие как анализ, синтез, дедукция и индукция, а также приемы экономико-статистического анализа. В проведенном исследовании использовались сравнительный и факторный анализы, логический, системный и динамический методы. Результаты работы показывают наиболее приоритетные цели и задачи объединения стран и континентов для общего развития новой модели трансграничного сотрудничества в различных сферах деятельности. Данные исследования могут быть использованы в деятельности государственных органов, занимающихся вопросами международной торговли и улучшением инвестиционного климата страны. В ходе анализа мирового опыта объединения торгово-экономических и инвестиционно-финансовых возможностей стран и регионов была представлена история развития «Великого Шелкового пути». Мировой опыт развития транспортно-логистической инфраструктуры показывает позитивное взаимовлияние и взаимообогащение разных экономик и культур. Это касается не только региональной экономики, но и мирового сообщества, так как в эпоху цифровизации, информатизации и интернетизации расстояние не играет существенной роли в развитии стран. Данная работа требует системного подхода и предполагает расширение методологии и методики исследования вопросов инвестиционного и экономического сотрудничества стран в рамках объединения целей.

Ключевые слова: Шелковый путь, мировая экономика, международное сотрудничество, инвестиции, инновации.

Введение

Актуальность темы исследования вызвана необходимостью обеспечения развития экономики стран, расположенных на «Шелковом пути», и перешедших на рыночный путь развития. Геополитическое положение Казахстана, расположенного между двумя крупнейшими странами, Китаем и Россией, предполагает многовариантное развитие страны и возможности использования

преимуществ такого расположения. Казахстан является наиболее благополучной страной среди центрально-азиатских стран, в том числе республик бывшего СССР, так как располагает минеральными ресурсами и обширной территорией. Все вышесказанное определяет актуальность исследования преимуществ и проблем инвестиционного сотрудничества с приграничными странами ближнего зарубежья.

Цель исследования состоит в рассмотрении основных проблем и тенденций расширения инвестиционного и торгово-экономического сотрудничества Казахстана и Китая в рамках программы «Шелковый Путь» и инициативы «Один пояс и один путь».

Для достижения этой цели были поставлены задачи по направлениям инвестиционного сотрудничества Казахстана и Китая, определению возможных проблем и преимуществ данного сотрудничества. Для решения поставленных задач был представлен международный и региональный опыт инвестиционного сотрудничества и показаны возможности их адаптации в Казахстане.

В настоящее время выросла роль международного инвестирования в решении экономических вопросов, вследствие чего приоритетными становятся взаимовыгодное сотрудничество и взаимодействие стран, находящихся на «Шелковом пути».

В последнее десятилетие особое значение имеет выдвинутое в 2010-х годах Китаем предложение объединённых проектов «Экономического пояса Шёлкового пути» и «Морского Шёлкового пути XXI века» в рамках инициативы «Один пояс и один путь» [1].

Впервые инициатива была предложена председателем КНР Си Цзиньпином во время официальных визитов в Казахстан и Индонезию в 2013 году, после чего было включено в программные документы.

В 2015 году были разработаны программные документы развития Китая под названием «План социально-экономического развития на 2015 год» и «Доклад о работе правительства», в которых программа «Один пояс – один путь» стала важной целью, поставленной перед страной.

Таким образом, Китай строит новые торговые пути, привязывая к нему другие регионы (China is assembling new trade routes, binding other regions closer to it). В рамках реализации концепции «Один пояс и один путь» в мае 2017 года состоялся Первый форум с участием руководства 29 стран, международных организаций и Организации Объединённых Наций (ООН). Второй форум состоялся в апреле 2019 года с участием представителей 150 стран, руководства 40 стран, Международного валютного фонда (МВФ) и ООН.



Рисунок 1 – Объединение стран по инициативе «Один пояс и один путь»
Примечание: составлено автором по источнику [2]

В настоящее время инициатива охватывает практически все евразийское пространство с 63% населения с предполагаемым ВВП в 21 трлн долларов США [3].

Таблица 1 – Страны и регионы, участвующие в концепции «Один пояс и один путь»

Часть света	Количество стран	Страны, подписавшие соглашения, по состоянию на 2019 год
Азия	36	Азербайджан, Армения, Афганистан, Бангладеш, Бахрейн, Бруней, Восточный Тимор, Вьетнам, Грузия, Индонезия, Ирак, Иран, Казахстан, Камбоджа, Катар, Кыргызстан, Кувейт, Лаос, Ливан, Малайзия, Мальдивы, Монголия, Мьянма, Непал, Объединённые Арабские Эмираты, Оман, Пакистан, Саудовская Аравия, Сингапур, Таджикистан, Таиланд, Турция, Узбекистан, Филиппины, Шри-Ланка, Южная Корея
Африка	37	Алжир, Ангола, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Республика Конго, Кот-д'Ивуар, Ливия, Мавритания, Мадагаскар, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигерия, Руанда, Сейшельские острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Танзания, Того, Тунис, Уганда, Чад, Эфиопия, Южно-Африканская Республика, Южный Судан
Европа	26	Австрия, Албания, Белоруссия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Греция, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Молдавия, Польша, Португалия, Россия, Румыния, Северная Македония, Сербия, Словакия, Словения, Украина, Хорватия, Черногория, Чехия, Эстония
Океания	9	Вануату, Ниуэ (Новая Зеландия), Новая Зеландия, Острова Кука (Новая Зеландия), Папуа — Новая Гвинея, Самоа, Тонга, Федеративные Штаты Микронезии, Фиджи
Северная Америка	11	Антигуа и Барбуда, Барбадос, Гренада, Доминика, Доминиканская Республика, Коста-Рика, Куба, Панама, Сальвадор, Тринидад и Тобаго, Ямайка
Южная Америка	7	Боливия, Венесуэла, Гайана, Суринам, Уругвай, Чили, Эквадор
Всего	126	

Примечание: составлено автором по данным источника [4]

По состоянию на 2019 год соглашения о сотрудничестве в рамках инициативы были подписаны со 126 странами и 29 международными организациями [4].

Данная инициатива является попыткой разработки новой модели международного взаимодействия, которая должна способствовать развитию мировой экономики. Теоретические аспекты, на которых основаны положения концепции, соотносятся с приоритетами Организации Объединённых Наций (ООН) и пятью принципами мирного сосуществования. При этом подчеркивается, что проект открыт для всех стран и территориально не ограничивается исторически сложившимся Шелковым путем.

На рисунке 2 представлена концепция «Один пояс и один путь» в рамках построения Нового Шелкового пути, который охватывает не только евразийское пространство, африканский и американский континенты в контексте «Экономического пояса Шёлкового пути». Охвачены также побережье Индийского и Тихого океанов (Индо-Тихоокеанский регион) и Персидский залив в рамках «Морского Шёлкового пути XXI века» (рисунок 2).

Концепция «Новый Шёлковый путь» или «Евразийский сухопутный мост» представляет собой идею межконтинентальной транспортной системы, продвигаемой по инициативе Китая, в содружестве с Россией, Казахстаном и другими странами-партнерами. Этот транспортный маршрут предназначается для перевозки грузов из Китая в Европу и включает Транссибирскую магистраль и второй Евразийский континентальный мост [6].

Для дальнейшего финансирования пилотных проектов в рамках концепции Нового Шёлкового пути и Морского Шёлкового в 2014-2015 годах был создан инвестиционный Фонд «Шёлкового пути Silk Road Company», из которого было выделено 40 млрд долларов США [7]. В январе 2016 года был создан Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) с капиталом 100 млрд долларов США. Акционерами АБИИ являются Китай, Индия, Россия и другие страны, усилиями которых банк финансирует проекты в рамках «Шёлкового пути». В январе 2017 года Китай отправил первый поезд в Соединённое Королевство по маршруту через Казахстан, Россию, Белоруссию, Польшу, Германию, Бельгию и Францию. В пути он находился 18 дней [8].

В феврале 2016 года был подписан меморандум об объединении проекта «Шелковый путь» с проектом «Викинг», запущенным в 2003 году по инициативе Литвы, Белоруссии и Украины [9]. В рамках этого меморандума в том же году был отправлен первый контейнерный поезд по-новому «Шелковому пути» через Украину, Болгарию, Грузию, Азербайджан, Казахстан и Китай.



Рисунок 2 – New Silk Roads Новый Шелковый путь

Примечание: составлено автором по источнику [5]

Прототипом «Морского Шёлкового пути XXI века» является история морских походов Китая, мореплаватели которого приплыли в Африку под предводительством Чжэн Хэ [10]. Китайский флотоводец Чжэн Хэ в 1418 году прибыл с востока на запад через Индийский океан до восточных берегов Африки. Это плавание Чжэн Хэ было торгово-дипломатической миссией со странами, с которыми Китай не имел торговых отношений [11].

Морской Шёлковый путь (МШП) XXI века был взаимоувязан с Индонезийской программой «Морская ось мира», принятой в 2014 году в Индонезии, так как их союз предполагает объединение стран Азиатско-Тихоокеанского региона со странами Индоокеанского региона [12]. Этот тандем должен способствовать торгово-экономическому и культурному развитию прибрежных государств, с выходом на африканский и европейский рынки морским путем.

Таким образом, концепции инициатив «Один пояс и один путь», «Новый Шелковый путь», «Морской Шёлковый путь» и «Экономический пояс Шёлкового пути» являются производными одной идеи, предполагающей объединение стран для торгово-экономического, политического и культурного развития.

Методы

Работа над статьей проводилась на основе научно-практической литературы, официальных публикаций, данных государственных организаций и специализированных научно-исследовательских институтов.

Основное внимание уделялось сравнительному анализу мировой и казахстанской теории и практики для установления направления совершенствования инвестиционного климата в стране.

В процессе исследования использовались научные принципы познания экономических явлений, в том числе диалектический, исторический, системный и другие. Данные подходы дают возможность изучения явлений и процессов в динамике, выявить проблемы, определить основные характеристики и их проявления. В рамках исследования применялись и традиционные приемы, такие как анализ, синтез, дедукция и индукция, а также приемы экономико-статистического анализа.

Оригинальность работы заключается в анализе динамики развития инициативы объединения стран в рамках концепции «Нового Шелкового пути», а также инвестиционного сотрудничества Китая и Казахстана.

Результаты работы показывают наиболее приоритетные цели и задачи объединения стран и континентов для общего развития новой модели трансграничного сотрудничества в различных сферах деятельности.

В проведенном исследовании использовались сравнительный и факторный анализы, логический, системный и динамический методы, данные которых представлены в выводах и рекомендациях.

Результаты

История торгово-экономических отношений Казахстана и Китая начинается примерно со II века до н.э., когда был проложен «Великий Шелковый путь», по которому купеческие караваны шли из Азии в Европу. Другой путь проходил из Восточной Азии через страны Западной Азии и Африки также в Европу [13].

С XVI века в Центральной Азии опять возобновились военные действия, что способствовало развитию Морского судоходства и торговле, в ущерб «Великому Шелковому пути».

Начиная с XVII века и до середины XVIII века, Казахские жузы вели войну с Джунгарским ханством, после которой Казахское ханство вошло в состав Российской империи [14].

В XIX веке на территории Российской империи началось строительство железнодорожных магистралей, одной из которых стала Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД). Это был самый масштабный проект на Евразийском пространстве того времени, для чего было создано Общество Китайской восточной железной дороги и Русско-Китайский банк [15].

В настоящее время Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) проходила по всей территории России от Владивостока до Центральной части страны, а служащие имели особенный формат униформы и статус [16].

В 2017 году Министерство транспорта, инноваций и технологий Австрии сообщило о намерении продлить Транссибирскую магистраль от Кошице (Словакия) до Вены (Австрия). Строительство железной дороги с широкой колеёй может начаться в 2023 году [17].

С момента обретения независимости Казахстан проводит политику мирного экономического строительства и взаимодействия со всеми странами ближнего и дальнего зарубежья. Внешняя торговля Казахстана представлена по различным странам и континентам, но основными партнерами являются Россия и Китай, причем на протяжении ряда лет, как это представлено на рисунках 3 и 4.

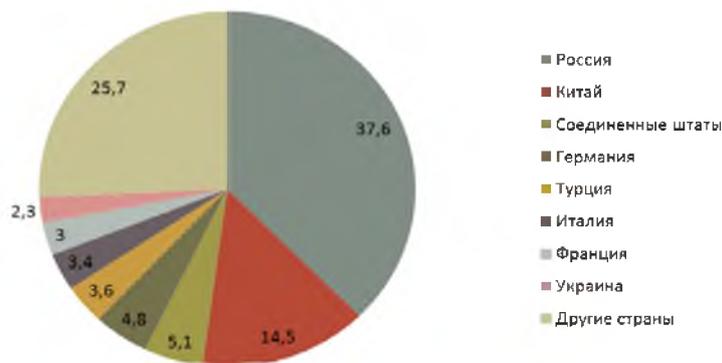


Рисунок 3 – Внешняя торговля Казахстана с остальным миром на 2017 год

Примечание: составлено автором по источнику [18]

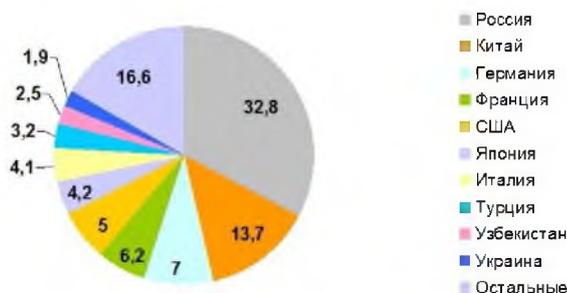


Рисунок 4 – Внешняя торговля Казахстана с остальным миром на 2018 год

Примечание: составлено автором по источнику [19]

В 2017 году основная тройка внешнеторговых партнеров Казахстана являлись Россия, Китай и США (рисунок 3), в то время как в 2018 году третьей страной по объему являлась Германия (рисунок 4).

За период с 2005 по 2018 год в экономику Казахстана было вложено свыше 300 миллиардов долларов США прямых иностранных инвестиций, причем крупнейшими инвесторами являются Нидерланды, США, Швейцария и Китай. Наибольший удельный вес прямых иностранных инвестиций приходится на сырьевой сектор, в частности, в сферу минеральных ресурсов [20].

Инициатива «Один пояс – один путь» началась со встречи руководства Казахстана и Китая в Астане в 2013 году. На Казахстанско-Китайском бизнес-форуме и Казахстанско-Китайском форуме в рамках инициативы «Один пояс – один путь» были приняты программы сотрудничества. Также обсуждались перспективы взаимодействия стран в развитии торгово-экономических и культурно-политических отношений [21].

Китай является одним из крупнейших торгово-экономических партнеров Казахстана, а также одним из крупных заемщиков и инвесторов, так как страны развивают сотрудничество в проведении расчетных операций в национальных валютах и валютном свопе.

За последние 5 лет сумма китайских инвестиций в Казахстан превысила 30 млрд долларов США, так как Казахстан является приоритетной страной для китайских инвесторов. В настоящее время зарегистрировано более 2600 китайских компаний, а более 600 китайских предприятий осуществляет производственно-коммерческую деятельность в Казахстане.

Несмотря на небольшой срок развития предпринимательства, Китай в настоящее время обладает одной из самых передовых экономик мира, обогнав такие страны, как Япония и США, хотя начинал с франшизы многих мировых брендов [22].

Государства Центральной Азии являются привлекательными в экономическом и инвестиционном плане для Китая, так как обладают минеральными ресурсами, дешевой рабочей силой, огромными малозаселенными территориями и природными богатствами.

В то же время Китай является крупнейшим производителем промышленной продукции и мировым экспортером не только в Азии, но и в мировой экономике. Для сопредельных стран Китай является крупнейшим импортером минеральных ресурсов, инвестором и заемщиком, который имеет финансовые и технологические возможности для реализации различных проектов.

Казахстанская экономика имеет с Китаем многолетние торгово-экономические и промышленные связи, что обусловлено взаимным интересом и выгодой для партнеров.

Основные этапы развития «Шелкового пути» представлены в таблице 2 и показывают динамику развития и расширения торгово-экономических отношений посредством «Великого Шелкового пути» и железнодорожной магистрали.

Таблица 2 – Этапы развития «Великого Шелкового пути»

Период	Основные этапы	Примечания
II века до н.э.	Зарождение «Великого Шелкового пути»	Путь пролегал через территорию нынешнего Казахстана
I века н.э.	Развитие Морского судоходства	Путь пролегал через Индийский океан
IV–IX века н.э.	Золотой век сухопутного «Великого Шелкового пути»	Развитие торговли Восточной Азии с Европой
XIII–XV века	Возобновление торговли по «Шелковому пути» из Китая в Европу через Казахстан и другие центрально-азиатские страны	Развитие мирной жизни в Центральной Азии
XVI век	Преобладание морской торговли	Военные действия в Центральной Азии
XVII–XVIII века	Уменьшение сухопутной торговли через Центральную Азию	Военные действия на территории Казахского ханства
XIX век	Строительство КВЖД	Соединение севера Китая с Европой
XX век	Строительство Транссиб и БАМ	Прохождение железной дороги через нефтеносные районы
XXI век	Восстановление «Шелкового пути» в условиях цифровизации и информатизации	Реконструкция «Великого Шелкового пути»

Примечание: составлено автором по данным различных источников [13-22]

Последние годы характеризуются расширением интернетизации, цифровизации и информатизации во всех странах, так как развитие информационных технологий, компьютерной и мобильной техники создали предпосылки для инновационного бума [23].

В вопросах информатизации и цифровизации Китай занимает одно из ведущих мест среди производителей инновационной техники и прорывных технологий [24].

Китай и Казахстан рассматривают перспективы сопряжения программ «Цифровой Казахстан» и «Цифровой Шелковый путь», посредством развития трансграничной электронной торговли с использованием потенциала Международного центра приграничного сотрудничества (МЦПС) «Хоргос». На территории МЦПС предполагается внедрение системы сетевого контроля, с помощью которого возможно ведение учета движения грузов и людей, а также повышение качества логистических услуг на основе принципа «одного окна» [25].

Инвестиционная составляющая Китайского проекта станет одним из основных факторов формирования нового типа международных экономических отношений, лейтмотивом которых будет создание инновационной финансовой архитектуры.



Рисунок 5 – Инвестиционные проекты в Казахстане в разрезе отраслей на 2019 год

Примечание: составлено автором по источнику [26]

Общая сумма инвестиционных проектов в Казахстане составляет по состоянию на 2019 год более 330 млрд долларов США, из которых китайские инвестиции составляют 27,6 млрд долларов США. Инвестиционные проекты, реализуемые в Казахстане, в разрезе отраслей показывают, что наибольший процент составляет энергетика 27 %, нефтегазовая отрасль 22 %, горная металлургия 15 % и так далее (рисунок 5).

В настоящее время реализуется 55 казахстанско-китайских проектов, а за 2015-2019 годы запущены еще 15 проектов на сумму 3957 млн. долларов США и на стадии реализации находится 11 проектов на общую сумму 3774 млн. долларов США. На рассмотрении еще 29 проектов, в составе которых планируется открытие предприятий, ориентированных на экспорт высокотехнологичной продукции. Планируется также наладить выпуск автомобилей, оборудования и стальных труб, алюминия, специальных сплавов и товаров народного потребления. Таким образом, сотрудничество между Китаем и Казахстаном обладает большим потенциалом, так как Казахстан считается одной из самых перспективных стран в Центрально-Азиатском регионе в рамках инициативы «Один пояс – один путь».

Инвестиционная составляющая присутствует также в сотрудничестве между Казахстаном и странами «Шелкового пути» в вопросах культуры, образования, искусства и туризма [27]. Данные сферы деятельности также становятся привлекательными для инвесторов, так как являются перспективными и эффективными при создании соответствующего бренда и инфраструктуры. Инвестирование сферы туризма является приоритетным направлением для Казахстана, поэтому важно изучение и сохранение памятников культуры, расположенных по «Великому Шелковому пути» и основанных на легендах и мифах.

В Казахстане по «Великому Шелковому пути» располагались древние города, которые являются историческими и культурными памятниками средневековой архитектуры являются литературным, историческим, философским и образовательным источником [28].

Представленные приоритетные направления иностранного инвестирования должны быть указаны при разработке стратегии развития и планов Казахстана в концепции «Шелкового пути» в рамках инициативы «Один пояс – один путь».

При разработке стратегии следует учитывать фактор «внешних держав» и концепции «Новой большой игры» в вопросах интересов Южно-Азиатских стран и их взаимодействия с государствами Центральной Азии. Казахстан находится в сфере интересов крупнейших государств, таких, как Соединенные Штаты Америки, Китайская Народная Республика и Российская Федерация [29].

В плане демографии Китая соответствует только Индия, которая практически сравнялась по народонаселению с КНР, хотя в экономических вопросах отстает в развитии производства различных продуктов.

Государства Центральной Азии и Казахстан, в том числе, должны проводить многовекторную и гибкую политику для сохранения экономической и политической безопасности.

Заключение

Результаты проведенного исследования показывают, что торгово-экономическое и инвестиционное сотрудничество Китая и Казахстана осуществляется в соответствии с международными нормами и мировым опытом. Следует отметить, что инициатива по совместной реконструкции «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века» имеет свои принципы и структуру объединения.

В программных документах обозначены приоритеты и механизм сотрудничества, запланированы действия, однако не представлены конкретные проекты. Представление АБИИ, Фонда Шелкового пути и различных мероприятий в сфере культуры и искусства. То есть, в концепции представлена генеральная идея и примерные цели объединения, но отсутствуют количественные показатели.

Инициатива Китая «Один пояс – один путь» представляет собой долгосрочный проект, направленный на интеграцию мирового сообщества. Дальнейшее сотрудничество и объединение требует разработки механизма дальнейшего сотрудничества с учетом интересов стран-участников данной интеграции. Различные страны имеют специфические потребности в зависимости от наличия ресурсов, финансово-экономических возможностей, рабочей силы, территории или нематериальных активов.

Постсоветские страны сохранили мирохозяйственные связи и объединены в Евразийский экономический союз (ЕврАзЭС), Таможенный союз, СНГ и другие союзы.

Азиатские страны также объединены в Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС), Ассоциацию государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН, ASEAN – Association of South East Asian Nations,) и другие союзы.

Странам-участникам концепции «Один пояс – один путь» в рамках «Шелкового пути» следует реально оценить равнозначность ожидаемого сотрудничества и отдачи от инвестиций Китая. Для этого на основе предложенных инициатив необходимо выработать общую стратегию и конкретизировать текущие планы действий для равноправного и взаимовыгодного сотрудничества.

Таким образом, задача участников концепции «Один пояс – один путь» в рамках «Шелкового пути» заключается в следующем:

- Разработать стратегию развития сотрудничества в соответствии с механизмами, приоритетами и принципами предложенных инициатив;
- Разработать конкретные планы действий на предстоящие годы и рассчитать эффективность деятельности намеченных к реализации проектов;
- Определить инвестиционные потребности экономики страны и выработать общий план действий по привлечению и размещению иностранных инвестиций в приоритетные для страны отрасли;
- Строго придерживаться договоренностей по обеспечению занятости, социальным условиям, доходам, а также экономической и политической безопасности страны и другим вопросам.

Все указанные направления выработки стратегии инвестиционного и экономического сотрудничества Казахстана и Китая требуют дальнейшей детализации и исследования для учета интересов всех участников объединения «Шелковый путь» в рамках инициативы «Один пояс – один путь».

Р.М. Рахимбаева¹, Ә.Б. Бекмұхаметова², К.М. Жумаханова³

^{1,2} Әл-Фараби атындағы ҚазҰУ, Алматы, Қазақстан;

³Л.Б. Гончаров атындағы Қазақ автомобиль-жол институты, Алматы, Қазақстан

«ЖІБЕК ЖОЛЫ» КОНЦЕПЦИЯСЫ ШЕЩБЕРІНДЕ ҚАЗАҚСТАН МЕН ҚЫТАЙДЫҢ ИНВЕСТИЦИЯЛЫҚ ЖӘНЕ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ҰНТЫМАҚТАСТЫҒЫ

Аннотация. «Жібек жолында» орналасқан мемлекеттердің нарықтық экономикасының тұрақты дамуын қамтамасыз ету осы зерттеу тақырыбының өзектілігіне себепші болады. Стратегиялық геосаяси жағдайы бар Қазақстан екі ірі ел – Қытай мен Ресей арасында осындай орналасудың артықшылықтарын пайдаланудың көпәспектілі дамуы мен түрлі мүмкіндіктерін болжайды.

Қазақстан Орталық Азия елдері, оның ішінде бұрынғы КСРО республикалары арасында неғұрлым қолайлы ел бола отырып, онда минералдық ресурстар мен кең аумақ бар. Жоғарыда айтылғандардың барлығы таяу шетелдермен инвестициялық ынтымақтастықтың артықшылықтары мен проблемаларын зерттеу қажеттілігін айқындайды. Бұл мақаланың мақсаты – «Бір белдеу және бір жол» бастамасының бөлігі ретінде Жібек жолы тұжырымдамасын қарастыру. Зерттеу процесінде экономикалық құбылыстарды танудың ғылыми принциптері, оның ішінде диалектикалық, тарихи, жүйелік және басқалары қолданылды. Бұл тәсілдер динамикадағы құбылыстар мен процестерді зерттеуге, проблемаларды анықтауға, негізгі сипаттамаларды және олардың көріністерін анықтауға мүмкіндік береді. Зерттеуде талдау, синтез, дедукция және индукция сияқты дәстүрлі әдістер, сондай-ақ экономикалық және статистикалық талдау әдістері қолданылды. Зерттеуде салыстырмалы және факторлық талдау, логикалық, жүйелік және динамикалық әдістер қолданылды. Жұмыстың нәтижелері әртүрлі қызмет салаларында трансшекаралық ынтымақтастықтың жаңа моделін жалпы дамыту үшін елдер мен континенттерді біріктірудің жоғары басымдықтары мен міндеттерін көрсетеді. Бұл зерттеулерді халықаралық саудаға және елдің инвестициялық ахуалын жақсартуға қатысатын мемлекеттік органдардың қызметінде қолдануға болады. Елдер мен аймақтардың сауда-экономикалық және инвестициялық-қаржылық мүмкіндіктерін үйлестірудің әлемдік тәжірибесін талдау барысында Ұлы Жібек жолының даму тарихы ұсынылды. Көліктік-логистикалық инфрақұрылымды дамытудың әлемдік тәжірибесі әр түрлі экономика мен мәдениеттің өзара тиімді әсерін және өзара байытуын көрсетеді. Бұл тек аймақтық экономикаға ғана емес, сонымен қатар әлемдік қауымдастыққа да қатысты, өйткені цифрландыру, ақпараттандыру және Интернетизация дәуірінде қашықтық елдердің дамуында маңызды рөл атқармайды. Бұл жұмыс жүйелі тәсілді талап етеді және мақсаттарды үйлестіру аясында елдердің инвестициялық және экономикалық ынтымақтастық мәселелерін зерттеудің әдістемесі мен әдістемесін кеңейтуді көздейді.

«Жаңа Жібек жолы» немесе «Еуразиялық құрлық көпірі» тұжырымдамасы Қытай бастамасымен, Ресеймен, Қазақстанмен және басқа серіктес елдермен достастықта ілгерілететін құрлықаралық көлік жүйесінің идеясын білдіреді. Бұл көлік бағыты Қытайдан Еуропаға жүк тасымалдауға арналған және Транссібір магистралі мен екінші Еуразиялық континенттік көпірді қамтиды. Осылайша, «Бір белдеу және бір жол», «Жаңа Жібек жолы», «теңіз Жібек жолы» және «Жібек жолының экономикалық белдеуі» бастамаларының тұжырымдамасы елдердің сауда-экономикалық, саяси және мәдени даму үшін бірігуін көздейтін бір идеяның туындысы болып табылады.

Түйін сөздер: Жібек жолы, әлемдік экономика, халықаралық ынтымақтастық, инвестициялар, инновациялар.

R.M. Rakhimbayeva¹, A.B. Bektukhmetova², K.M. Zhumaxanova³

^{1,2}Al Farabi KazNU Faculty of International Relations, Almaty, Kazakhstan;

³Kazakh automobile and road Institute named after L. B. Goncharov, Almaty, Kazakhstan

INVESTMENT COOPERATION OF KAZAKHSTAN AND CHINA WITHIN THE SILK ROAD

Abstract. Ensuring the stable development of the market economy of the States belonging to the system of States on the «Silk way» determines the relevance of this research topic. Kazakhstan, which has a strategic

geopolitical position-between the two largest countries: China and Russia, assumes multidimensional development and various opportunities to use the advantages of this location.

Kazakhstan, being the most prosperous country among the Central Asian countries, including the former Soviet republics, has mineral resources and a vast territory. All of the above determines the need to study the advantages and problems of investment cooperation with neighboring countries. The purpose of this article is to review the Silk Road concept as part of the One Belt and One Path initiative. In the process of research, scientific principles of cognition of economic phenomena were used, including dialectic, historical, systemic and others. These approaches make it possible to study phenomena and processes in dynamics, identify problems, determine the main characteristics and their manifestations. The study also applied traditional methods, such as analysis, synthesis, deduction and induction, as well as methods of economic and statistical analysis. The study used comparative and factor analysis, logical, systemic and dynamic methods. The results of the work show the highest priority goals and objectives of uniting countries and continents for the general development of a new model of cross-border cooperation in various fields of activity. These studies can be used in the activities of government bodies involved in international trade and improving the investment climate of the country. In the course of the analysis of the world experience in combining the trade, economic, investment and financial opportunities of countries and regions, the development history of the Great Silk Road was presented. World experience in the development of transport and logistics infrastructure shows a positive mutual influence and mutual enrichment of different economies and cultures. This applies not only to the regional economy, but also to the world community, since in the era of digitalization, informatization and Internetization, distance does not play a significant role in the development of countries. This work requires a systematic approach and involves the expansion of the methodology and methodology of studying the issues of investment and economic cooperation of countries in the framework of combining goals.

The concept of the «New silk road» or «Eurasian land bridge» is an idea of an Intercontinental transport system promoted on the initiative of China, in cooperation with Russia, Kazakhstan and other partner countries. This transport route is intended for transporting goods from China to Europe and includes the TRANS-Siberian railway and the second Eurasian continental bridge. Thus, the concepts of the «one belt and one road», «New silk road», «Sea silk road» and «Economic belt of the silk road» initiatives are derived from the same idea, which assumes the unification of countries for trade, economic, political and cultural development.

Keywords: Silk Road, world economy, international cooperation, investment, innovation

Information about the authors:

Rakhimbayeva Roza Muratovna – Al Farabi KazNU Faculty of International Relations International Relations and World Economy Department 3 course PhD student, roza_madjarova68@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-1581-7545>;

Bekmukhametova Asemgul Bauyrzhanovna candidate of economic sciences, acting associate professor Department of International Relations and the World Economy Faculty of International Relations KazNU named after al farabi, <https://orcid.org/0000-0002-4572-2360>, kmuratovna2019@mail.ru;

Zhumaxanova Karlygash Muratovna - Candidate of Economic Science, associate Professor, Kazakh automobile and road Institute named after L.B. Goncharov.

ЛИТЕРАТУРА

[1] Юрий Кулинец. «Один пояс – один путь»: инициатива с китайской спецификой // РСМД, 22 мая 2015 // <https://russiancouncil.ru/blogs/friacexperts/31461/>. 2015.

[2] Один пояс и один путь // https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%B4%D0%B8%D0%BD_%D0%BF%D0%BE%D1%8F%D1%81_%D0%B8_%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D0%BD_%D0%BF%D1%83%D1%82%D1%8C

[3] Стратегическое значение концепции Си Цзиньпина «Пояс и дорога» (Си Цзиньпин: «Один пояс и один путь» имеет большое стратегическое значение) // <http://news.cri.cn/gb/42071/2014/10/10/882s4720906.htm>. 2014.

[4] В Пекине открывается форум «Один пояс - один путь» с участием России. ТАСС. Дата обращения 25 апреля 2019.

[5] Xinhua (Silk Road routes); U.S. Department of Defense, Gazprom, Transneft (pipelines); United Nations (rail entry points) // The Wall Street Journal

[6] Тавровский Ю. В. Новый Шелковый путь. М.: Эксмо, 2017. 368 с. ISBN 978-5-699-97249-4.

[7] Berk, Michael. The Arctic Bridge; Churchill, Man., is the key to linking Afghans with the world, National Post (27 November 2007), PP 15.

[8] First China-U.K. Freight Train Departs as Xi Seeks to Lift Trade Bloomberg, 2.01.2017

[9] Белоруссия и Литва присоединились к «Шелковому пути» в обход России // «Газета. Ру», 02.02.2016 // https://www.gazeta.ru/business/news/2016/02/02/n_8199485.shtml

[10] Свет Я.М. За кормой сто тысяч ли. Китай приходит в Африку // <https://history.wikireading.ru/20165>

[11] Комиссия И.Н. Морской Шелковый путь XXI в. – глобальный геополитический проект Китая // Проблемы национальной стратегии. - № 1 (40). - 2017. - С. 60-81. // <https://riss.ru/images/pdf/journal/2017/1/07.pdf>

[12] Ефимова Л.М. Индонезийская «Морская ось мира» и Китайский «Морской Шелковый путь XXI века» // Вестник МГИМО университета. Мировая политика. № 6(45). - 2015. - С. 196-204. // <https://cyberleninka.ru/article/n/indoneziyskaya-morskaya-os-mira-i-kitayskiy-morskoy-shyolkovyy-put-xxi-veka/viewer>

- [13] Hansen V. The Silk Road: A New History [англ.]. - Oxford University Press, 2012. - 320 p. ISBN 978-0-19-515931-8.
- [14] Канси. Казахстан. Национальная энциклопедия. - Алматы: Қазақ энциклопедиясы, 2005. -Т. III. - ISBN 9965-9746-4-0.
- [15] Высочайше утвержденный устав Общества Китайской восточной железной дороги // Полное собрание законов Российской империи, собрание третье. - СПб.: Государственная типография, 1899. - Т. XVI, отделение I, 1896, № 13486. - С. 749-757.
- [16] Высочайше утвержденный устав Русско-Китайского банка // Полное собрание законов Российской империи, собрание третье. - СПб.: Государственная типография, 1899. - Т. XV, 1895, № 12242. - С. 698-707.
- [17] Продление Транссибирской магистрали до Вены будет стоить €6,5 млрд // <https://tass.ru/ekonomika/4495034>
- [18] Официальный интернет-ресурс Комитета по статистике Министерства Национальной экономики Республики Казахстан. Предварительные данные за 2017 год. Статистический сборник 2018. - 132 с. // <http://www.stat.gov.kz>
- [19] Официальный интернет-ресурс Комитета по статистике Министерства Национальной экономики Республики Казахстан. Предварительные данные за 2018 год. Статистический сборник 2019. - 132 с. // <http://www.stat.gov.kz>
- [20] Какие страны и сколько вкладывают в Казахстан // <https://ru.sputniknews.kz/infographics/20171205/3940630/inostrannye-investicii-v-kazahstane.html>
- [21] Кренгауз И.Н. Экономическое сотрудничество республики Казахстан и Китая в свете реализации программы новый шелковый путь // Вестник КазЭУ. - Алматы. - 2016. - С. // <https://articlekz.com/article/20200>
- [22] Андреев А. Б. Инвестиционная деятельность Китая в Казахстане в рамках экономического пояса Шелкового пути // Молодой ученый. - 2016. - №25. -С. 234-237. - URL // <https://moluch.ru/archive/129/34209/>
- [23] Baymukhanova M.T., Dariskalieva M.S., Moldasheva A.K. Innovations in the economy: development methodologies of Kazakhstan // NEWS OF THE NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN SERIES OF SOCIAL AND HUMAN SCIENCES ISSN 2224-5294 Volume 2 Number 324 (2019), 170-174. <https://doi.org/10.32014/2019/2224-5294.63>
- [24] Abenova M.H. Foreign experience of development of innovative potential of small and medium entrepreneurship // NEWS OF THE NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN SERIES OF SOCIAL AND HUMAN SCIENCES ISSN 2224-5294. Volume 2 Number 324 (2019), 165-169. <https://doi.org/10.32014/2019/2224-5294.63>
- [25] Акижанов С. Сопряжение «Цифрового Казахстана» и «Цифрового Шелкового пути» обсудили в Пекине // https://www.inform.kz/ru/sopryazhenie-cifrovogo-kazahstana-i-cifrovogo-shelkovogo-puti-obsudili-v-pekine_a3125476. 2018.
- [26] Казахстанско-Китайское инвестиционное сотрудничество. АО "НК "KAZAKH INVEST" // <http://mfa.kz/ru/content-view/investicionnyj+sotrudnichestvo>
- [27] Beskempirova A.U., Baltabayeva A.Yu., Naciye Yildiz. Great Silk Road legends and myths: "Forty legendary girl". // BULLETIN OF NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN ISSN 1991-3494 Volume 6, Number 382 (2019), 96 – 102 <https://doi.org/10.32014/2019.2518-1467.150>
- [28] Baltabayeva A.Yu., Yesbalayeva R.Zh., Shaikhystamova M.B., Naciye Yildiz, Beskempirova A.U. Development of Turkestan from the Great Silk Road. // BULLETIN OF NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN ISSN 1991-3494 Volume 6, Number 382 (2019), 24 – 33 <https://doi.org/10.32014/2019.2518-1467.142>
- [29] Rudenko Ye.I. American, Chinese and Russian factors in interaction of Central and South Asian states // BULLETIN OF NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN ISSN 1991-3494 Volume 6, Number 382 (2019), 264 – 271 <https://doi.org/10.32014/2019.2518-1467.170>