

ISSN: 2309-0677

СЕВЕР-ВОСТОЧНЫЙ АЗИАТСКИЙ
АКАДЕМИЧЕСКИЙ ФОРУМ

东北亚学术论坛



NORTH-EAST ASIA ACADEMIC FORUM

2005—2015 创刊十周年



研讨会专刊



Harbin University of Commerce
<http://dby.hrbcu.edu.cn>



Руководство Харбинский университет
коммерции, Китай
哈尔滨商业大学校领导



НЦой Евгений Борисович, профессор
Проректор по международным связям НГТУ
新西伯利亚国立技术大学外事副校长崔依教授



Татаркин Александр Иванович, Академик РАН,
профессор Директор ИЭ_УрО РАН
俄罗斯科学院院士, 俄罗斯科学院乌拉尔分院
经济研究所所长达塔尔金教授



Камербаев Аскар Юсупович, профессор,
Ректор ИНЕУ, Казахстан
哈萨克斯坦欧亚创新大学校长
卡梅尔巴耶夫教授



Макогон Юрий Владимирович, Академик АЭНУ,
профессор Заведующий кафедра ДонНУ, Украина
乌克兰经济科学院士/副主席,
顿涅茨克国立大学教研室主任马科贡教授



Власова Наталья Юрьевна, профессор
Проректор по международным связям УГЭУ
俄罗斯乌拉尔国立经济大学外事副校长
弗拉索娃教授

ISSN: 2309-0677

СЕВЕР-ВОСТОЧНЫЙ АЗИАТСКИЙ
АКАДЕМИЧЕСКИЙ ФОРУМ

东北亚学术论坛

**NORTH – EAST ASIA
ACADEMIC FORUM**

2005-2015创刊十周年研讨会专刊
СБОРНИК ПОСВЯЩЕННОЙ 10-ЛЕТНЕМУ ЮБИЛЕЮ ПУБЛИКАЦИИ
«СЕВЕРО-ВОСТОЧНЫЙ АЗИАТСКИЙ АКАДЕМИЧЕСКИЙ ФОРУМ»

Harbin University of Commerce
<http://dby.hrbcu.edu.cn/>

Камербаев Аскар Юсупович – д. т. н., профессор,
ректор Инновационного Евразийского университета,
Республика Казахстан, 140000, г. Павлодар, ул. М. Горького, 102/4
Шеломенцева Валентина Павловна – д. с. н., профессор,
профессор Департамента "Экономика и менеджмент"
Инновационного Евразийского университета,
Республика Казахстан, 140000, г. Павлодар, ул. М. Горького, 102/4
e – mail: valshelom@ mail. ru

ПРОЕКТ «НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ» – ПРОЕКТ КОНСОЛИДАЦИИ И РАЗВИТИЯ СТРАН

Аннотация: В статье раскрыта важность возрождения Великого Шелкового пути, многообразие интересов и выгоды стран – участников проекта "Новый Шелковый путь". Рассмотрены роль и участие Казахстана в реализации проекта "Новый Шелковый путь".

Ключевые слова: Экономический форум, Астана, Новый Шелковый путь.

Астанинский экономический форум впервые состоялся в 2008 году – в течение короткого времени стал одной из влиятельных международных площадок по обсуждению вопросов оздоровления и развития мировой экономики и финансовой системы. Форум направлен на взаимовыгодное сотрудничество между странами, содействие привлечению инвестиций, развитие социальной инфраструктуры, внедрение инноваций. Астанинский экономический форум направлен на развитие сотрудничества научных, государственных и деловых кругов, поиск путей долгосрочного стабильного обеспечения развития мировой экономики.

Организатором Астанинского экономического форума является Ассоциация "Евразийский экономический клуб ученых", который был создан в 2008 году по инициативе Президента Республики Казахстан Н. А. Назарбаева. Клуб объединяет ученых, практиков, нобелевских лауреатов, руководителей международных организаций, научно – исследовательских центров, деловых людей из 120 стран мира.

С 2008 года прошло в Астане восемь экономических форумов, каждый из которых внес заметный вклад, предлагая научные рекомендации по развитию мировой экономики. В рамках VI и VII Астанинского экономического форума были проведены I и II Всемирные Антикризисные конференции, проводимые на уровне министров

финансов, экономик и глав центральных банков государств – членов ООН.

На VIII Астанинском экономическом форуме, проходившем 21 – 22 мая 2015 года, Президент Казахстана Н. А. Назарбаев определил основные вызовы современного мира:

- фрагментация мирового порядка. Распад прежних сдержек и противовесов во всем мире, потеря доверия между лидерами великих держав и коррозия международного права. Мир и стабильность не могут обеспечить международные институты;

- изменение климата и пандемия;

- рост дефицита продовольствия.

Казахстан прилагает значительные усилия в ответах на все вызовы современности. Казахстан признан как страна с рыночной экономикой первой среди стран СНГ. За годы независимости валовой внутренний продукт (ВВП) вырос в 24 раза, ВВП на душу населения составляет 13 тысяч долларов, бедность в стране снизилась с 60 % до 2,9 % (в 20 раз), прямые иностранные инвестиции – более 200 млрд. долларов.

Основной темой VIII Астанинского экономического форума явилась – инфраструктура драйвер устойчивого экономического роста. Президент Казахстана Н. А. Назарбаев отметил, что в этом направлении особую ценность имеет "инициатива лидера КНР "Экономический пояс Шелкового пути", которая впервые была озву-

чена в Астане. Мы одними из первых поддержали эту инициативу и уже вносим свою лепту. Нашим первым крупным проектом является строительство казахстанского участка автомобильной магистрали "Западная Европа – Западный Китай" протяженностью 2700 км. Данные работы мы завершим в этом году. Ожидается, что объём грузопотока на казахстанском участке составит до 30 млн тонн в год. Трасса свяжет не только Китай, Казахстан, Россию и Европу. Доступ к ней получают страны Центральной Азии – Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан" [1].

Торговые и транспортные связи между Европой и Азией зародились в далеком прошлом. Путешествия Марко Поло, "хождение за три моря" Афанасия Никитина, караваны легендарного "Великого Шелкового пути" впервые познакомили жителей Европы с уникальными товарами и культурой Китая. Название "Шелковый путь" (Seiden strassen) впервые ввел в оборот немецкий ученый Фердинанд фон Рихтгофен в 1877г. в своем классическом труде "Китай". Начало функционирования Великого Шелкового пути, впервые в истории человечества соединившего Восток и Запад, относится ко второй половине II века до н. э., когда китайский дипломат и путешественник Чжан Цянь впервые открыл для своих сограждан Западный край – страны Средней Азии.

Между Китаем и другими регионами евразийского материка сложилась система сухопутных торговых маршрутов, представляющая собой в совокупности, Великий Шелковый Путь. На караванных маршрутах существовали многочисленные оазисы, на торговых путях росли и процветали города. Однако после серии великих морских географических открытий конца XV – начала XVI вв. межконтинентальные сухопутные торговые пути пришли в упадок. И на последующие пятьсот лет все торговые и социальные связи Азии с Европой и остальным миром осуществлялись по морю.

Попытки воссоздать Великий Шелковый путь на новой, "промышленной" были сделаны лишь в самом начале XX века, было завершено сооружение Транссибирской железнодорожной магистрали. Однако, идея транзита из Азии в Европу по транссибирскому маршруту не была реализована по ряду причин: снижение доверия потенциальных грузоотправителей к евроазиатскому железнодорожному маршруту, повышение ставки на перевозку транзитных грузов по Транссибу, принятие ряда решений организационного плана Министерством путей сообщения России по использованию контейнерного парка.

Другие попытки оживить транзитные транспортно – экономические связи между Азией и Европой были сделаны только после распада СССР в 90 – е годы XX века, т. е. менее 20 лет назад.

Эти попытки нашли "отражение" в Программе "Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия" (ТРАСЕКА), инициированной Европейскими Сообществами. На 25 – м заседании Совета иностранных инвесторов (22. 05. 2012 г.) Президент Республики Казахстан Назарбаев Н. А. объявил о начале масштабного проекта "Новый Шёлковый Путь": "Казахстан должен возродить свою историческую роль и стать крупнейшим деловым и транзитным хабом Центрально – Азиатского региона, своеобразным мостом между Европой и Азией... Первое – это выгодное географическое положение; второе – постоянный рост грузопотоков; третье – прямой доступ к рынкам стран Таможенного союза и четвёртое – благоприятный инвестиционный климат... конкурентное преимущество проекта "Новый Шёлковый Путь" будет основано на реализации "принципа 5 С – скорость, сервис, стоимость, сохранность и стабильность. В результате их территориальной и функциональной взаимоувязки должен возникнуть синергетический эффект" [2].

Основной шаг к восстановлению маршрута Шелкового пути – развитие казахстанского транзита. Поэтому на сегодняшний день при выборе стратегических маршрутов одной из актуальных проблем является маршрут зоны Таможенного Союза, создание транспортно – логистической базы для развития хозяйственных связей внутри Единого экономического пространства. Перспективным является создание объединенной транспортно – логистической компании, важным элементом которой является создание общего рынка транспортных услуг, единой транспортной системы и реализация транзитного потенциала стран – членов ЕврАзЭС (рис. 1).

Основной грузопоток по "Новому Шелковому пути" будет осуществляться с Востока на Запад. Западные и Центральные провинции Китая находятся на прямом железно – дорожном сообщении с ЕС по железной дороге через станцию Достык, доставка грузов в Европу 2 – 3 раза быстрее чем по морю, что является значительным конкурентным преимуществом для транспортировки товаров критичных к скорости доставки до прилавка или сборочного производства.

На сегодня основными вызовами транспортно – логистической системы Казахстана являют-

ся транснационализация мирового рынка, наращивание экспортного и транзитного потенциала страны и налаживание роста конкурентоспособности альтернативных маршрутов. Одновременно ведётся строительство железных дорог и новых логистических мощностей. Открыт казахстанский логистический терминал порта в Желтом море – Ляньюнган. Начаты перевозки контейнеров – это прямой выход из Европы через Россию в Центральную Азию на Азиатско – Тихоокеанский регион и наоборот по железной дороге. За первый год работы объём груза из Китая в Европу возрос на 80 процентов. В основном это грузы восточных и центральных районов Китая. Завершено строительство железной дороги

Жезказган – Бейнеу, которая соединила Китайскую Народную Республику через Казахстан с каспийскими морскими портами, что дает возможность перевозки грузов через Казахстан, Кавказ в Европу. Эта же железнодорожная магистраль соединилась с уже построенным путём Казахстан – Туркменистан – Иран и далее на Персидский залив – порт Бандерабас. Это позволило Казахстану выйти на Западное побережье Индии и юг Пакистана. Эта дорога позволяет обеспечить выход казахстанской продукции на Ближний Восток. Казахстан может в 5 раз увеличить поставку только зерна в Иран, годовой объём грузоперевозок по этой дороге достигнет 10 млн тонн.

Карта стратегического позиционирования Казахстана

Казахстан к 2020 году станет мощным транспортно-логистическим хабом на Евразийском пространстве

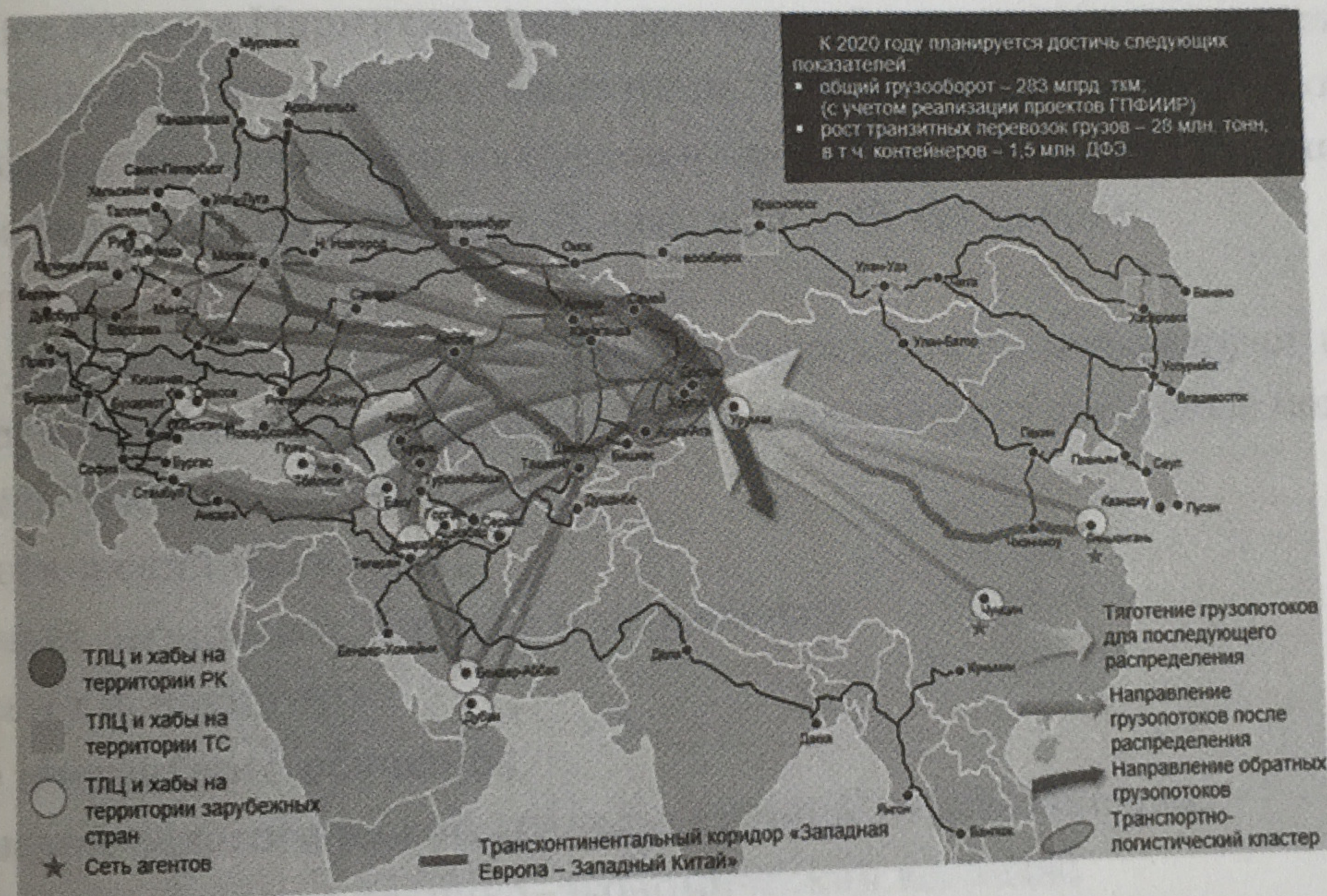


Рис. 1 – Карта стратегического позиционирования Казахстана

Все эти проекты направлены на увеличение транзитного потенциала, как нашей страны, так и всего Евразийского экономического союза. Это новый Шёлковый путь. Заинтересованность в свободной торговле с ЕАЭС проявили 40 стран. Президент Казахстана Н. А. Назарбаев предложил создать новый высокоскоростной, мультимодальный транспортный маршрут "Евразийский трансконтинентальный коридор", который будет пролегать через всю территорию нашей страны и позволит осуществлять беспрепятственный транзит грузов из Азии в Европу и обратно. Это намного короче пути через океаны. Транспортная артерия даст импульс развитию производства всех стран.

Еще одной площадкой для продвижения идеи "Нового Шелкового пути" является информационно-коммуникативная платформа G – Global, которое имеет стратегического значение для объединения инициатив Главы Государства в единый "Мегапроект". В рамках этого глобального проекта, возрождение "Нового Шелкового Пути" является весьма практичным инструментом для интеграции различных стран Европы и Азии, где Казахстан заинтересован не просто в развитии транспортно – логистической инфраструктуры, но самое важное в создании возможности для стран Европы и Азии в эффективной торговле и обмене через "Новый Шелковый Путь".

Идея "Нового Шелкового пути" находится в постоянном поиске и диалоге. Для этого используются различные инструменты, одним из которых является проведение международных форумов. Настоящую конференцию тоже можно рассматривать как диалоговую площадку проекта "Новый Шелковый путь".

Список использованных источников

[1] Выступление Президента Казахстана Н. Назарбаева на VIII Астанинском экономическом форуме 22. 05. 2015. - <http://akorda.kz>.

[2] Выступление Президента Казахстана Н. Назарбаева на 25 – е пленарное заседание совета иностранных инвесторов (СИИ). - <http://akorda.kz>.