

ВНЕШНЯЯ ПОЛИТИКА СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В ОТНОШЕНИИ КНР

FOREIGN POLICY OF THE CENTRAL ASIAN COUNTRIES TOWARDS THE PRC

БОРБОРДУК АЗИЯ ӨЛКӨЛӨРҮНҮН КЫТАЙ ЭЛ РЕСПУБЛИКАСЫНА КАРАТА ТЫШКЫ САЯСАТЫ

Аннотация: В статье рассматривается Внешняя политика стран Центральной Азии в отношении КНР, применение новых моделей сотрудничества и строительство «экономического пояса «Шёлковый путь».

Ключевые слова: Китай, Центральная Азия, Политика Китая, Безопасность, политика стран ЦА.

Annotation: In the article examines the foreign policy of the Central Asian countries in relation to the PRC, the application of new models of cooperation and the construction of the "economic belt" "Silk Road"

Key words: China, Central Asia, Policy of China, Security, Policy of the countries of Central Asia.

Аннотация: Макалада Кытай менен Борбордук Азия өлкөлөрүнүн Кытай Эл Республикасына карата тышкы саясаты, кызматташуунун жаңы моделдери жана «Жибек Жолу» «экономикалык аймагынын» курулушу каралат.

Түйүндүү сөздөр: Кытай, Борбордук Азия, Кытай Эл Республикасынын саясаты, Коопсуздук, Борбордук Азия өлкөлөрүнүн саясаты.

Если говорить о государствах Центральной Азии, то, в их отношении китайская торговая экспансия фактически состоялась, а для их экономик, учитывая более чем скромные их размеры, фактически разрушенные легкую и обрабатывающую промышленность, деградирующее сельское хозяйство, экономическое взаимодействие с КНР имеет важнейшее значение для поддержания положительной экономической динамики.

Также нельзя не признать, что уже сегодня даже не Китай, а всего лишь СУАР КНР успешно справляется с ролью «промышленной мастерской» государств Центральной Азии, не оставляя последним шансов на развитие сколько-нибудь значимого обрабатывающего сектора.

И наконец, главная стратегическая задача Китая - превращение в глобальную торговую державу. Решение этой задачи предполагает не только поддержание добрососедских отношений с окружающими Китай странами, но и создание в этих странах условий для продвижения китайских товаров, как на их рынки, так и транзитом на рынки России, Европы, государств Ближнего и Среднего Востока, Юго-Восточной и Южной Азии и других регионов мира. А это означает, что Китай нуждается в развитии транспортной и логистической инфраструктуры государств транзита, формировании устраивающего Китай таможенного и

валютного режима, увеличении объемов торговли с этими государствами. [1]

Совокупность всех этих факторов и предопределила выдвижение идеи создания собственных интеграционных зон с опорой на использование колоссальных финансовых ресурсов. В Центральной Азии – это «Экономический пояс «Шёлковый путь».

Необходимо признать, что пока отношение китайского экспертного сообщества к концепции создания «экономического пояса на Шелковом пути» только формируется. Хотя уже сейчас некоторые трактовки заслуживают пристального внимания со стороны экспертов и политиков государств Центральной Азии.

По последним данным, «экономический пояс» должен связать по суше Китай, Центральную Азию, Ближний Восток, Россию и Европу. Попутно планируется создать «Морской шёлковый путь XXI в.», который пройдет от берегов Китая по Южно-Китайскому морю, Индийскому океану, Красному морю и Средиземному морю (через Суэцкий канал) до Италии, «захватив» порты Африки, в частности, Кении. Склонные к афористичности китайцы называют «двусоставный» проект по его девизу «Один пояс, один путь» или еще коротко - «Пояс и путь».

На данный момент 85% от общего объема международных грузоперевозок осуществляется морским путем. КНР по сути планирует изменить положение

вещей - на территории отдельно взятого континента. По скоростной железной дороге товары будут намного быстрее достигать пункта назначения. Окупиться много миллиардный проект должен за счет увеличения товарооборота и развития инфраструктуры регионов, через которые пройдет Новый шелковый путь.

В понимании китайских экспертов концепция формирования «Экономического пояса «Шёлковый путь»» - всего лишь более красивая упаковка принятой Россией и странами Центральной Азии концепции «создания зоны свободной торговли на пространстве ШОС», а главной ее сутью является создание наиболее благоприятных условий для продвижения китайских товаров, услуг и капиталов в государства Центральной Азии.

По оценке китайских экспертов, самым большим вызовом для Китая на пути практической реализации этой концепции будет являться налаживание отношений с центрально азиатскими странами, Россией и США.

Центральная Азия - очень непростой регион, здесь переплетаются интересы и сталкиваются противоречия не только России, США, Европы, Китая, Индии, Ирана и Турции, но и отношения между самими государствами региона оставляют желать лучшего. А потому для Китая как инициатора нового интеграционного проекта необходимо приложить усилия модератора этих отношений и противоречий.

В настоящее время Китай и страны Центральной Азии активно планируют строительство «экономического пояса «Шёлковый путь»», основанного на древнем Шёлковом пути, который некогда пересекал Восток и Запад, соединял Европу и Азию. Строительство «Экономического пояса «Шёлковый путь»» превратило китайский Синьцзян в исходную точку на карте сотрудничества Китая и Центральной Азии. Синьцзян из стратегического тыла превращается в стратегический форпост, продвигая шаги Китая на пути проведения открытости на Запад.

Китайско-казахстанский международный центр приграничного сотрудничества является первым международным центром приграничного сотрудничества, созданный Китаем совместно с другой страной. Он также является образцовой зоной регионального сотрудничества в рамках ШОС. В нем ведется закрытое управление. Центр главным образом используется в качестве площадки для ведения торговых переговоров, проведения выставок, реализации, хранения и транспортировки товаров, оказания коммерческих и финансовых услуг, проведения разных региональных международных торгово-экономических ярмарок и т.д.

После того, как КПП Хоргос стал первым на севере от Великой китайской стены экспериментальной зоной оффшорных финансовых операций в юанях, китайский и иностранный капитал, технологии и кадры постепенно начали прибывать в МЦПС «Хоргос», что заложило основу для превращения Хоргоса в международный финансовый центр и центр по расчетам в жэньминьби и валютах стран Центральной Азии.

Касательно конкретных мер СУАР спроектировали «три коридора» и активно прилагает усилия, чтобы центральная власть включила этот проект в «12-ю пя-

тилетку», также существуют проекты, находящиеся в стадии совершенствования.

Во-первых, проектирование строительства связующего транспортного узла. Первый железнодорожный коридор начинается от залива Бохай, проходит по Внутренней Монголии и ведет в северную часть СУАР, а также до границы с Казахстаном и Россией. Второй коридор из Шанхая идет по Ланчжоу, Урумчи до Казахстана. Третий коридор из Гурсена по южной части СУАР доходит прямо до границы с Пакистаном и Кыргызстаном.[2]

Во-вторых, строительство торгового и логистического центра. В настоящее время СУАР всеми силами создает торговый кластер, укрепляет роль своей центральной части в «Экономическом поясе «Шёлковый путь»». Активно проводится строительство производственных баз машиностроения, легкой промышленности, текстиля, химической промышленности, сельского хозяйства и полезных ископаемых.

В-третьих, создание расчетного центра по сделкам в «жэньминьби», в частности, ценным бумагам. В Урумчи, Хоргосе ожидается создание регионального международного финансового центра, оффшорного центра «жэньминьби» и инновационной пилотной базы финансов и торговли.

Правительство КНР огромное внимание уделяет развитию экономики Синьцзяна. Если сравнивать два конкурирующих проекта: Транссибирскую магистраль в России и «Новый Шёлковый путь» в Китае, то нельзя не заметить огромной разницы в подходах к ним. Китай делает ставку на индустриально-экономическое развитие Синьцзяна, тогда как Россия уповает почти исключительно на транзитный потенциал и добычу полезных ископаемых.

В отношении западных районов Китая бытует неверное мнение, что это отсталые районы, в которых властвует уйгурский сепаратизм. Однако СУАР воспринимается как отсталая окраина разве что в сравнении с другими районами страны. Из семи городов Китая с ВВП более 95 млрд. юаней в год ни одного в автономном районе нет. Но в масштабах Центральной Азии - это страна с крупной и развитой экономикой. СУАР экспортирует одежду, обувь, продукцию машиностроения, электронику, а ввозит сырую нефть, железную и медную руду.[3]

Особая роль СУАР в экономических связях Китая со странами Центральной Азии обусловлена наличием общих границ. Например, через район идет не менее 73% всей китайской торговли с Казахстаном. В 2005 г. с открытием КПП Кульша - Карасу резко увеличился таджикско-китайский торговый оборот, дошедший до 150 млн. долларов. Пока что в общем объеме внешне торгового оборота СУАР, достигшего в 2005 г. 7,94 млрд. долларов, это небольшая доля, но начало, определенно, положено.

Для развития торговли создаются специальные экономические зоны, в которых устанавливаются особенно благоприятные условия для предпринимательства. Далеко не последнюю роль в создании таких зон играет строительство дорог. Сейчас в СУАР - имеется шестнадцать приграничных автодорог общей протяженностью 1676 км.

С помощью автомобильных погранпереходов

развиваются торговые отношения с Кыргызстаном, Узбекистаном и Таджикистаном. В настоящее время основной поток грузов идет через наиболее крупные переходы, многие из которых расположены на месте почтовых станций Шелкового пути. КПП Тургат на китайско-кыргызской границе был почтовой станцией на Шелковом пути еще в эпоху династии Хань (II в. до н.э.- II в н.э.), а в качестве современного погранперехода с пропускной способностью 200 тыс. тонн грузов открыт в 1983 г. В 1997 г. открылся КПП «Илкэштань/Иркештан» на стыке границ КНР, Кыргызстана и Таджикистана. Его пропускная способность составляет 500 тыс. тонн грузов в год. В руководстве КНР планируют изменить текущую ситуацию, в частности, реализация стратегии Нового Шелкового пути предусматривает кооперацию региональной транспортной системы и экономики с приграничными странами: Казахстаном, Туркменистаном, Таджикистаном и Кыргызстаном. Через Урумчи будут проходить поставки природного газа и нефти; планируется, что город станет административной и финансовой столицей Нового Шелкового пути, что создаст в регионе новые рабочие места и качественно повысит уровень жизни местного населения.[4]

Отсюда следует сделать вывод о том, что СУАР играет важную роль в проекте Нового Шелкового пути из Китая в страны Центральной Азии.

Хотя Си Цзиньпин в своем выступлении специально акцентировал внимание на том, что реализовывать эту концепцию Китай собирается совместно с Россией, подписанные со странами региона документы говорят об обратном. Китай уже сейчас действует не только в обход России, но и особо не считаясь с ее национальными интересами.

Литература

1. Романов М.Т. *Евразийские трансконтинентальные оси и их «восточные экономические плацдармы» // Гуманитарный вектор. - 2014 г. - №2 (38).*

2. *Стратегии развития нового Шелкового пути в XXI веке // Молодой ученый. - 2015. - №15. - С. 391-394.*

3. *Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века. Генеральное консульство КНР в Алматы. - Алматы, 2015 г.*

4. *Сыроежкин К.Л. Нужно ли Казахстану бояться Китая: мифы и фобии двусторонних отношений. - Алматы: ИМЭП при Фонде Первого Президента РК, 2014 г. - С. 70-71.*