

сий между государствами региона. В Национальной стратегии развития Киргизии на 2018–2040 гг. намечено участие в глобальных проектах в рамках ШОС, ЕАЭС, в двустороннем сотрудничестве с соседними государствами. В Концепции внешней политики Таджикистана приоритет отдан дальнейшему расширению дружественного сосуществования народов Центральной Азии. В стратегии политики Узбекистана до 2021 г. намечено создание вокруг него пояса безопасности, стабильности и добрососедства, урегулирование пограничных споров. Лидер Туркменистана в целях достижения региональной безопасности также считает страны Центральной Азии приоритетом своей внешней политики. По мысли исследователя, ввиду событий, вызванных глобализацией, крупными социально-экономическими и геополитическими изменениями в мире, странам Центральной Азии необходимо активизировать свои усилия в интеграционных процессах в целях укрепления региональной стабильности и безопасности, так как только интеграция дает возможность дать коллективный ответ на современные угрозы и вызовы.

2021.03.002. **Алиева А.О.***

**ВЫЗОВЫ И ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ
«ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЁЛКОВОГО ПУТИ»
В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ
(Сводный реферат)**

1. *Schmidt M.* Reconfigurations in Central Asia: Challenges, Opportunities and Risks of China's Belt and Road Initiative (Реконфигурации в Центральной Азии: вызовы, возможности и риски) // *China and the New Silk Road / Pechlaner H., Erschbamer G., Thees H., Gruber M. (Eds.). Cham: Springer Nature Switzerland AG, 2020. – P. 77–85.*

2. *Кукеева Ф.Т., Жекенов Д.К., Ордабаева А.К., Абдикамал А.М.* Проблемы реализации инициативы «Пояс и путь» в странах Центральной Азии // *Вестник Карагандинского университета. 2020. № 4 (100). – С. 41–46.*

Ключевые слова: Центральная Азия; Китай; ЭПШП; инфраструктура; вызовы; проблемы.

* Алиева А.О., НИУ ВШЭ, факультет Мировой экономики и мировой политики, студентка 4 курса бакалавриата, e-mail: aalieva@edu.hse.ru

© Алиева А.О., 2021

Шмидт М.,

PhD, Боннский университет (факультет математики и естественных наук), заведующий кафедрой Института географии, Университет Аугсбурга

Кукеева Ф.Т., доктор исторических наук,

Казахский национальный университет им. Аль-Фараби

Жекенов Д.К.,

заместитель декана по учебно-методической и воспитательной работе, Казахский национальный университет им. Аль-Фараби

Ордабаева А.К.,

Казахский национальный университет им. Аль-Фараби

Абдикамал А.М.,

Казахский национальный университет им. Аль-Фараби

Маттиас Шмидт [1] анализирует историю воздействия внешних игроков на политическое и экономическое пространство стран Центральной Азии и фокусируется на современной роли Китая в регионе. Автор отмечает, что проект «Экономический пояс Шёлкового пути» (ЭППП) несет в себе не только многочисленные надежды, но и вызовы и риски для стран Центральной Азии. Исследователь убежден, что многовековая ценность Центральной Азии определяется ролью соединяющего моста между Западом и Востоком. Золотой век Центральной Азии приходится на раннее Средневековье, когда торговля между Китаем и западной частью мира осуществлялась по Шёлковому пути. В последующие века в регионе закрепилось доминирование России в лице Российской империи и позднее – советской России. В период СССР регион был законсервирован внутри советских границ. С обретением независимости он открылся для международной торговли и сотрудничества. Сегодня государства Центральной Азии вовлечены в глобальные торговые и коммуникационные сети. Исследователь отмечает, что китайская инициатива «Пояс и путь» помогает дальнейшему усилению переориентации.

Автор обозначает главную роль Центральной Азии в инициативе ЭППП как ключевого транзитного региона. Соответственно, для того чтобы реализовывать потенциал региона, необходимо развивать инфраструктуру. Речь идет в первую очередь о наличии хорошо функционирующей системы железных дорог. На данный момент это две разные железнодорожные системы, поэтому на пограничных пунктах товар нуждается в перегрузке. Таким

образом, китайские инвестиции могут удовлетворить потребность в модернизации транспортной инфраструктуры и соединении густонаселенной Ферганской долины с Синьцзяном. Это особенно важно для Таджикистана и Киргизии, неспособных осуществлять финансирование подобных проектов самостоятельно. Более того, Китай поддерживает строительство гидроэлектростанций и модернизацию линий электропередач, что могло бы сделать возможным трансфер электроэнергии в Синьцзян. Однако, по мнению автора, действия Китая по развитию транспортной и энергетической инфраструктуры Центральной Азии могли бы сделать значительный вклад в экономическое развитие региона, если бы не оборачивались при этом проблемой высокого государственного долга.

Иным следствием открытия границ с Китаем и его высокой активности в регионе стало изменение торговой структуры Центральной Азии. Отдельные страны, в частности Киргизия, благодаря низким торговым барьерам стали играть роль торговых узлов для перераспределения китайских товаров по всему региону. Например, 80% товаров конечного потребления в Киргизии произведены именно в Китае. Автор констатирует, что Центральная Азия сохранит в будущем роль точки сбыта китайских товаров, несмотря на вступление Киргизии в ЕАЭС и сопутствующие тому изменения во внешнеторговой политике.

Возрастающее геополитическое и экономическое влияние Китая, массивное инвестирование, в частности в рамках проекта «Пояс и путь», воспринимаются в регионе как с оптимизмом, так и с подозрением. Регион представляет собой интерес для Китая и Европы и мог бы стать крупным поставщиком энергоресурсов, обладая при этом высоким потенциалом к использованию возобновляемых источников энергии. Однако неразвитость транспортной и энергетической инфраструктуры и ненадежные правительства выступают препятствиями на пути к реализации ресурсного потенциала. В данном ключе китайская инициатива предлагает Центральной Азии возможность стать экспортером энергоресурсов и снизить свою зависимость от России. Вместе с тем, возрастает влияние Китая: 30% всей добычи нефти в Казахстане уже контролируется Китаем. Таким образом, инвестиции КНР в регионе не только могут улучшить инфраструктуру и способствовать экономическому развитию, но также повысить степень зависимости от Китая.

Более того, китайские инвестиции повышают риск долгового кризиса в странах-реципиентах, особенно в Киргизии и Таджикистане. Около 50% их внешнего долга приходится на китайские ин-

ституты. Тем не менее Душанбе намерен продолжать его повышение для финансирования инфраструктурных проектов в сфере энергетики и транспорта. Этому способствует также относительная привлекательность условий кредитов перед Поднебесной. Правительства центральноазиатских государств руководствуются тем, что китайские кредиты не имеют требований по внутренней политике. Однако часто упускается из виду тот факт, что Китай ожидает от своих заемщиков приверженность политике одного Китая.

Исследователь указывает на следующие важные обстоятельства. Во-первых, средства, выделенные в счет кредита, физически остаются в Китае. Система выдачи кредитов работает таким образом, что китайский банк-заемщик реинвестирует в китайскую компанию-подрядчика, которая поставляет реципиенту китайское оборудование и рабочую силу. Во-вторых, растущее присутствие и влияние Китая провоцируют ксенофобию среди центральноазиатского населения. Местное население опасается наплыва китайских мигрантов, которым будут отданы все рабочие места, а также возможности Китая потребовать землю вместо уплаты долга.

Автор заключает, что позиции Китая в Центральной Азии будут только укрепляться, несмотря на высокую зависимость от китайских инвестиций и кредитов и большое долговое бремя. Россия, которая больше века располагала ведущей ролью внешней силы, более не доминирует в экономическом и культурном пространстве. Что касается других игроков, Европейский союз остаётся важным партнером и донором для Центральной Азии, так же как и США. В отдельных вопросах, таких как торговля или культурно-религиозная сфера, отдельную роль играют Иран, Турция и государства Персидского залива. Тем временем, самым главным экономическим игроком в регионе теперь является Китай. Ожидается, что экономическое превосходство, повышающее политическое влияние, будет расширяться благодаря ЭПШП. До сегодняшнего дня инициатива «Один пояс, один путь» не обернулась массовым созданием рабочих мест и диверсификацией экономики. Новая «большая игра» могла бы означать для Центральной Азии палитру возможностей, но узкий портфель природных и человеческих ресурсов, ограниченность экономической и политической власти, слабая внутрирегиональная и внешняя стратегическая позиция Центральной Азии сужают выбор вектора развития. Как бы то ни было, китайский проект остается хорошим шансом на развитие и «подключение» к мировым рынкам. Однако многовекторность во внешней политике каждого из государств Центральной Азии явля-

ется разумной стратегией во избежание абсолютного доминирования одного игрока.

Ф.Т. Кукеева, Д.К. Жекенов, А.К. Ордабаев, А.М. Абдикамал [2] анализируют сотрудничество в сфере транспортной инфраструктуры между Китаем и странами Центральной Азии и выявляют проблемы, способные препятствовать эффективной реализации инициативы «Пояс и путь». Авторы рассматривают проблематику отношений КНР со странами Центральной Азии через призму теории устойчивого развития и нового регионализма. Согласно статье, проекты сотрудничества Центральной Азии с Китаем нуждаются в анализе долгосрочных эффектов и соответствия стандартам устойчивого развития стран региона. Иначе сотрудничество, направленное на кратковременную прибыль, может оказаться убыточным в долгосрочной перспективе. Форма интеграции нового регионализма применительно к Центральной Азии раскрывается в идее растущей экономической взаимозависимости, формирования «снизу» автономии его участников и многомерности сфер сотрудничества.

Китай заручился безоговорочной поддержкой центральноазиатских правительств благодаря благоприятной для региона перспективе стать центральным звеном в новой архитектуре мировой экономики. Вместе с тем базой для формирования вызовов и рисков в рамках реализации инициативы «Один пояс, один путь» является низкая степень конгруэнтности ее задач стратегическим потребностям региона. Так, авторы предоставляют краткий обзор внутрирегиональных дискуссий на заданную тему. Киргизские и таджикские эксперты, указывая на ряд проблем в сотрудничестве с КНР, подчеркивают потребность в модернизации транспортной системы в интересах развития государств. Авторы отмечают, что концептуализация развития региональной инфраструктуры происходила через казахстанские государственные программы с 2014 г. Тогда Н.А. Назарбаев выделил создание транспортно-логистической системы залогом развития Казахстана. Узбекские эксперты выделяют возможность укрепления региональной внешней политики Узбекистана в рамках реализации китайской инициативы. Тем временем в Туркмении говорят о преимуществах эксплуатации транспортного коридора «Север – Юг», проходящего через Туркмению и Казахстан. В целом выделяются такие сдерживающие факторы для реализации инициативы, как географическая специфика региона, проблемы в отношениях стран и геополитические угрозы. Однако дискурс проблематики реализации инициативы «Пояс и путь» всё еще формируется, так же как и сама инициатива.

Раскрывая тему вызовов для реализации инициативы, исследователи указывают на противостояние разных сил в регионе. Характер противостояния повторяет глобальные (Запад – Россия, США – Китай) и региональные отношения держав (Индия – Пакистан, Иран, Афганистан, а также поворот России на Восток). Обращаясь к китайско-российским отношениям в регионе Центральной Азии, авторы констатируют, что и Россия, и Китай нацелены на сохранение здесь статус-кво. Россия создает транспортный коридор «Север – Юг», чтобы повысить свою транзитную привлекательность и снизить конкурентоспособность ЭПШП. Вместе с тем задолженность перед Китаем повышает зависимость отдельных стран региона, где Россия пытается сохранить свою монополию. Конфронтация с Западом и интересы безопасности сближают Китай и Россию.

Логистической активности в регионе препятствует низкое качество дорог. Только 30% маршрутов международных коридоров покрыты асфальтом. Вместе с неспособностью внутреннего рынка Центральной Азии удовлетворить растущий спрос на транспортные услуги, данный фактор приводит к низкой скорости движения транспорта и их износу. Наличие различий в технической спецификации железных дорог приводит к усложнению многосторонних проектов с КНР. Нехватка современных вагонов и технологий, замедляющих транспортировку, приводит к снижению конкурентоспособности перевозок через Центральную Азию.

Иной причиной, способствующей снижению скорости перевозок, являются институциональные и политические проблемы в регионе. Чаще всего они проявляются на таможне. Сюда входят различия в таможенных процедурах и коррупция в таможенном секторе. Вызовы политического характера – это сложности в двусторонних отношениях, которые могут повлиять на пограничные проверки товаров, как это было между Киргизией и Казахстаном, когда Бишкек обвинил Астану в применении скрытого таможенного контроля. Для полноценной реализации транзитного потенциала странам Центральной Азии необходимо устранить существующие барьеры и развивать транспортную инфраструктуру.

Одновременно с китайскими проектами разрабатываются другие линии грузоперевозок. Несмотря на политическую нестабильность в Афганистане, существует ряд проектов, соединяющих его с Турцией и Европой, а также с Ираном. Страны Центральной Азии надеются на включение в проекты с Ираном и Афганистаном. Узбекистан построил железнодорожное сообщение с Афгани-

станом и намерен работать над его дальнейшим развитием. В 2014 г. были введены в эксплуатацию железные дороги по маршруту Узбекистан – Туркменистан – Иран. Многочисленность альтернативных инфраструктурных проектов подтверждает, что Центральная Азия располагает множеством способов превращения в соединяющее звено всей Евразии. Однако наиболее амбициозным из всех является китайский проект «Один пояс, один путь».

В заключение авторы приходят к следующим выводам. Реализация «Экономического пояса Шелкового пути» в Центральной Азии сталкивается как с техническими, так и геополитическими проблемами. Для устранения некоторых из них странам Центральной Азии необходимо унифицировать железнодорожную систему с Китаем, модернизировать транспортные пути и разрешить проблемы на таможне. Стоит учесть, что последние возникают на почве коррупции и внутрирегиональных разногласий. Продолжая усилия по линии ЭПШП, Центральной Азии следует развивать также транспортные проекты с другими игроками, чтобы снизить экономическую нагрузку и риски чрезмерной зависимости от Китая.