

Бекмухаметова А.Б.¹, Домарев И.Е.², Рахимбаева Р.М.³

¹к.э.н., и.о. доцент, кафедра Международных отношений и мировой экономики, Казахский национальный университет имени аль-Фараби, Казахстан, г. Алматы, e-mail: sultasem@mail.ru

²к.э.н., НИУ Высшая школа экономики, Россия, г. Москва, e-mail: remont-rt@mail.ru

³докторант, кафедра Международных отношений и мировой экономики, Казахский национальный университет имени аль-Фараби, Казахстан, г. Алматы, e-mail: roza_madjarova68@mail.ru

**ОСОБЕННОСТИ ИНВЕСТИЦИОННОГО СОТРУДНИЧЕСТВА
В НАПРАВЛЕНИЯХ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ**

Инвестиционное сотрудничество Казахстана и Китая предусматривает результаты для взаимодействующих сторон. Для Казахстана результат инвестиционного сотрудничества с Китаем должен способствовать дальнейшему сохранению устойчивого экономического роста, модернизации отечественной экономики с участием в системе мировых связей, для Китая оно является решением проблемы сохранения устойчивого экономического развития. Для Китая инвестиционное и экономическое сотрудничество в проекте «Один пояс – один путь» определяет возможности в расширении рынков сбыта, дальнейшего развития экспортного потенциала. Закрепление позиций Китая в экономике Казахстана – расширение и углубление торгово-экономического сотрудничества в рамках экономического пояса Нового Шелкового пути. Сложившаяся товарная структура импорта определила нереализованный потенциал укрепления взаимосвязей со странами, заключающийся в развитии машиностроительного, химического, агропромышленного комплексов, пищевой промышленности. Экономика большинства стран Шелкового пути имеет сырьевую направленность и для достижения цели – повышения уровня конкурентоспособности национальных экономик, укрепления позиции в международном разделении труда, они должны постепенно изменить специализацию в направлении к межстрановой кооперации, ориентировать экономику на развитие инноваций, реализацию межгосударственных инновационных проектов. В современных условиях функционируют в приграничных регионах технико-внедренческие зоны типа технополисов и технопарков. Затраты на создание инфраструктуры, необходимой для эффективного функционирования бизнеса, должны взять межгосударственные консорциумы, что обеспечит расширение и углубление межгосударственного сотрудничества и позволит постепенно переориентировать экономику без зависимости от колебаний цен на сырье на мировом рынке. Развитие транспортно-логистических услуг, создание современных транспортных коридоров позволят значительно уменьшить сроки транспортировки сырья, полуфабрикатов и готовой продукции, сократить транспортные издержки, приведет к снижению себестоимости и повлияет на повышение конкурентоспособности товаров.

Ключевые слова: инвестиции, сотрудничество, проект, Шелковый путь, ресурсы, сырье, продукция, реализация, инновации, структура.

Бекмухаметова Ә.Б.¹, Домарев И.Е.², Рахимбаева Р.³

¹Ә.ғ.к., доцент м.а., әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Қазақстан, Алматы қ., e-mail: sultasem@mail.ru

²Ә.ғ.к., Экономика жоғары мектебі, Ресей, Мәскеу,

³докторант, әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Қазақстан, Алматы қ., e-mail: roza_madjarova68@mail.ru

Ұлы Жібек жолы бағытындағы инвестициялық ынтымақтастықтың ерекшеліктері

Қазақстан және Қытай арасындағы инвестициялық ынтымақтастық өзара әрекеттесуші тараптар үшін нәтижелер береді. Қазақстан үшін инвестициялық ынтымақтастық нәтижелері тұрақты экономикалық өсуді одан әрі сақтап қалуға ықпал етуі тиіс, отандық экономиканы әлем-

дік қатынастар жүйесімен бірге жаңғырту, ал Қытай үшін бұл – тұрақты экономикалық даму-ды сақтау мәселесін шешу болып табылады. Қытай үшін «Бір белдеу – бір жол» жобасындағы инвестициялық және экономикалық ынтымақтастық өткізу нарығын кеңейту мүмкіндігін, экспорттық әлеуеттің одан әрі дамуын анықтайды. Қазақстан экономикасындағы Қытай үрдісінің орнығуы – Жаңа Жібек жолының экономикалық белдеу шеңберінде сауда-экономикалық ынтымақтастықты кеңейту және тереңдету болады. Импорттың қолданыстағы тауарлық құрылымы машина жасау, химия, агроөнеркәсіптік кешендерді, тамақ өнеркәсібін дамытумен бекітілген елдермен қарым-қатынасты нығайту үшін іске асырылмаған әлеуетті анықтады. Жібек жолының көптеген елдерінің экономикасы шикізаттық бағдарға ие және ұлттық экономиканың бәсекегеқабілеттілік деңгейін арттыру мақсатына жету үшін, халықаралық еңбек бөлінісінде өзінің үдерісін нығайту, олар біртіндеп мамандандыруды ел аралық кооперацияға бағыттау керек, мемлекетаралық инновациялық жобаларды іске асыру керек. Қазіргі жағдайда шекаралық аймақтарда технополис және технопарктер сияқты техникалық-енгізу аймақтары жұмыс істейді. Мемлекетаралық ынтымақтастықты кеңейтуге және тереңдетуге және әлемдік нарықта шикізат бағасының тұрақсыздығына тәуелді болмайтын экономиканы біртіндеп қайта бағдарлауға мүмкіндік беретін бизнестің тиімді жұмыс істеуі үшін қажетті инфрақұрылымдарды құру шығындарын мемлекетаралық консорциумдар алуы тиіс. Транспорттық-логистикалық қызметтің дамуы, қазіргі заманғы транспорттық дәліздерін құру шикізатты, жартылай фабрикаттарды және дайын өнімді тасымалдау мерзімін азайтады, көлік шығындарын қысқартады, өзіндік құнын төмендетуге әкеледі және тауарлардың бәсекеге қабілеттілігін арттыруға әсер етеді.

Түйін сөздер: инвестициялар, ынтымақтастық, жоба, Жібек жолы, ресурстар, шикізат, өнім, өткізу, инновациялар, құрылым.

Bekmuhametova A.¹, Domarev I.E.², Rahimbayeva R.³

¹candidate of Economic Sciences, al-Farabi Kazakh National University, Kazakhstan, Almaty, e-mail: sultasem@mail.ru

²c.e. s., NRU Higher School of Economics, Russia, Moscow,

³doctoral student, Department of International relations and world economy al-Farabi Kazakh National University, e-mail: roza_madjarova68@mail.ru

Features of Investment Cooperation Towards in the Great Silk Road

The investment cooperation between Kazakhstan and China provides the results for interacting parties. For Kazakhstan, the result of investment cooperation with China should contribute to a continuing sustainable economic growth, modernization of the domestic economy with the participation in the system of world relations, for China it is a solution to the problem of preservation of sustainable economic development. For China, investment and economic cooperation in the project “One Belt, One Road” identifies opportunities in expanding markets, the further development of export potential. Securing the position of China in Kazakhstan’s economy – the broadening and deepening of trade and economic cooperation within the economic zone of New Silk Road. The existing commodity structure of imports determined the unrealized potential for strengthening relations with countries, consisting in the development of machine-building, chemical, agro-industrial complexes, and the food industry. The economy of most countries of the Silk Road has a commodity orientation and to achieve the goal of increasing the competitiveness of national economies, strengthening the position in the international division of labor, they should gradually change their specialization towards intercountry cooperation, orient the economy towards innovation development, and implement interstate innovative projects. The development of transport and logistics services, the creation of modern transport corridors will significantly reduce the time of transportation of raw materials, semi-finished products and finished products, reduce transport costs, lead to a reduction in production costs and will affect the competitiveness of goods.

Key words: investment, cooperation, project, Silk Road, resources, raw materials, products, implementation, innovation, structure.

Введение

Концепция «Один пояс – один путь» как международная инициатива Китая направлена на совершенствование существующих и создание новых торговых путей, экономических, транспортных коридоров, связывающих более чем 60 стран Центральной Азии, Европы и Африки, и будет способствовать развитию торго-

вых отношений между ними и Китаем (Антонио Алонсо, 2017; Азовский И., 1999; Идрисов Е., 2016). Особенность инвестиционного сотрудничества Казахстана и Китая в рамках проекта «Один пояс – один путь» заключается в том, что, являясь взаимовыгодным, оно предусматривает разные по своей экономической природе результаты для взаимодействующих сторон. Китай в качестве результата этого сотрудничества прес-

ледует решение проблемы сохранения устойчивого экономического развития. Для Казахстана инвестиционное сотрудничество с Китаем должно способствовать дальнейшему сохранению устойчивого экономического роста и модернизации национальной экономики с целью эффективного участия в системе мирохозяйственных связей.

Для Китая, обладающего огромным потенциалом внутреннего рынка, неисчислимыми возможностями трудовых ресурсов, нацеленностью на решение проблем экономического развития, экономическое сотрудничество в рамках проекта «Один пояс – один путь» содержит в себе прежде всего возможности для создания условий расширения рынков сбыта, дальнейшего развития экспортного потенциала страны.

В последнее время тема сопряжения интересов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и китайской концепции Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) чаще звучит в направлениях межгосударственного сотрудничества, инициатива направлена на ренессанс Великого Шелкового пути в современных условиях. Выдвинутая инициатива за весьма короткий период времени стала превращаться не просто в концепцию, а в международный мегапроект, представляющий огромный экономический интерес не только для самого Китая, но и для всех стран, расположенных вдоль Великого Шелкового пути, в том числе для Казахстана и находится в центре внимания мирового сообщества (Кенбаев Ж., 2016).

Материал и методы исследования

Три десятилетия структурных изменений и быстрого роста в сравнении со многими странами мира сделали Китай локомотивом мировой экономики и одной из двух ведущих экономик мира. Страна также стала крупнейшим мировым производителем и экспортером большинства видов промышленной продукции. Нельзя не отметить и тот факт, что Китай является одним из ключевых торгово-экономических партнеров как Казахстана, так и других членов ЕАЭС.

Так, Китай занимает третье место в товарообороте Республики Казахстан после ЕС и России (10,6 млрд. долл. США и 14% от общего объема товарооборота) и второе место после ЕС по потреблению казахстанской продукции (12%). Китай является также одним из крупнейших инвесторов в экономику Казахстана (в 2005–2015 гг. объем прямых иностранных ин-

вестиций Китая составил 13 млрд. долл. США), и среди китайских торговых партнеров в СНГ Казахстан занимает второе место после России.

Согласно статистическим данным, в 1992 г. совокупный товарооборот КНР с пятью странами Центральной Азии (Казахстаном, Узбекистаном, Туркменистаном, Кыргызстаном, Таджикистаном) составлял около 0,5 млрд. долларов США. В 2012 г., спустя 20 лет, этот показатель, по данным Министерства коммерции КНР, вырос до рекордных 46 млрд. долл. США, увеличившись в 100 раз. Эта невероятная динамика показывает, что в перспективе Китай займет еще более важное место в экономическом развитии государств Центральной Азии.

Кроме того, в нынешних непростых условиях весьма важными для стран являются поиск эффективных экономических коридоров, расширение рынков сбыта продукции, установление равного доступа к общей инфраструктуре и привлечение инвестиций для экономик.

Безусловно, этот проект способен открыть новые горизонты для торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества в различных областях. Причем для практической реализации своей инициативы Китай создает такие глобальные финансовые институты развития, как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (100 млрд долл. США) и Фонд Шелкового пути (40 млрд. долл. США), капиталы которых будут направлены на реализацию международных инфраструктурных проектов. Таких средств на свои стратегические проекты не может выделить сегодня ни одна страна, кроме КНР. И в самом деле, Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП) впечатляет своим размахом: до 2018 г. Китай планирует импортировать товары из стран Азии и Европы на 8 трлн долл. США и инвестировать до 450 млрд долл. США в эти регионы. Следовательно, неоспоримым преимуществом ЭПШП является его финансово-экономическая обеспеченность. Этим объясняется то, что в реализации масштабных инфраструктурных проектов на пространстве большой Евразии заинтересованы и государства ЕАЭС, и Китай (Либман А., 2012; Лисоволик Я., 2016).

На долю стран вдоль Экономического пояса Нового Шелкового приходится 38,5 % в общем объеме товарооборота Республики Казахстан. Хотя суммарный объем товарооборота между Казахстаном и странами Экономического пояса НШП в 2015 г. снизился на 33,6 % по сравнению с предыдущим годом, но суммарный удельный вес рассматриваемых стран в общем товарообо-

роте РК вырос на 2 пункта, составив 38,4 %. При этом рост этого показателя обеспечивается в основном за счет прироста экспорта. Исходя из выше изложенного, можно отметить, что сотрудничество между данными странами и Казахстаном имеет тенденцию к расширению и углублению.

Результаты и рассуждения

Сложившаяся товарная структура импорта отражает нереализованный потенциал укрепления взаимосвязей со странами Экономического пояса Нового Шелкового пути, заключающийся в развитии регионального машиностроительного и химического комплексов, АПК в целом и пищевой промышленности.

Кроме того, необходимо исходить из того факта, что экономика большинства стран НШП имеет сырьевую направленность и, если данные государства ставят перед собой цель повысить уровень конкурентоспособности национальных экономик, изменить свою позицию в международном разделении труда, они должны постепенно менять свою специализацию, идти по направлению к межстрановой кооперации, ориентировать экономику на развитие в инновационном русле, используя опыт КНР.

Находит развитие направление разработки и реализации межгосударственных инновационных проектов. Для их реализации созданы в приграничных регионах свободные технико-внедренческие зоны типа технополисов и технопарков. Причем, все затраты на создание инфраструктуры, необходимой для эффективного функционирования бизнеса, должны взять межгосударственные консорциумы. Это позволит данным странам, с одной стороны, расширять и углублять межгосударственное сотрудничество, а с другой стороны, постепенно переориентировать свою экономику и перестать зависеть от колебаний цен на сырье на мировом рынке.

Потенциал у данных стран большой – дешевые энергоресурсы, относительно дешевая и квалифицированная рабочая сила, наличие собственной минерально-сырьевой базы. Кроме того, развитие транспортно-логистических услуг и создание современных транспортных коридоров, которым уделяется значительное внимание в рамках реализации проекта Нового Шелкового пути, позволит существенно уменьшить сроки транспортировки сырья, полуфабрикатов и готовой продукции, сократить транспортные издержки, что в итоге приведет к снижению се-

бестоимости и повлияет на повышение конкурентоспособности товаров.

Большой потенциал по увеличению экспорта также заложен в развитии сферы услуг. Обмен услугами – наиболее динамично развивающийся сектор международной торговли. Многие современные товары не могут быть реализованы без соответствующего услугосопровождения. Так, на сферу услуг направлялся 63 % объема накопленных прямых иностранных инвестиций мира, а доля ПИИ в обрабатывающей промышленности составляла 26 %, в сырьевом секторе – 7 %.

Преобладание доли прямых иностранных инвестиций в секторе услуг объясняется следующими факторами: долгосрочные тенденции в структуре мировой экономики; либерализация сферы услуг в принимающих странах; развитие информационно-коммуникационных технологий; развитие глобальных производственно-сбытовых цепочек, влекущих за собой интернационализацию услуг в производстве (Мамадазимов А., 2014; Михнев М., 2016; Петровский В. Е., 2016).

Позиции большинства государств Нового Шелкового пути на мировом рынке услуг слабы. И здесь есть значительные возможности для развития межгосударственного сотрудничества. Во многих странах сфера услуг (особенно высокотехнологичных) растет более высокими темпами, чем сфера производства. В частности, в китайской экономике идет ориентация на ускоренное развитие сферы высокотехнологичных услуг.

Для реализации вышеперечисленных проектов необходимы значительные инвестиции. Казахстан входит в двадцатку стран-лидеров по привлечению прямых иностранных инвестиций. По данным Конференции ООН по торговле и развитию, он занимает первое место в мире среди стран, не имеющих выхода к морю и второе место в СНГ после России по объему чистого притока инвестиций (Островский А., 2017; Ремыга В., 2015). За последние 10 лет в Казахстан привлечено 222312 млн. долл. ПИИ. Из них только на 2015 год приходится 14 752 млн. долл.

Если проанализировать валовый приток прямых иностранных инвестиций в Казахстан от иностранных инвесторов по видам экономической деятельности, то складывается следующая картина: наибольший валовый приток прямых инвестиций идет в добычу сырой нефти и природного газа (16,1 %); деятельность в области архитектуры, инженерных изысканий, технических испытаний и анализа (27,2 %); деятель-

ность по проведению геологической разведки и изысканий (24,7 %); обрабатывающую промышленность (12 %); оптовую и розничную торговлю, ремонт автомобилей и мотоциклов (6,5 %); производство пищевых продуктов, напитков и табачных изделий (0,6 %), остальные – в финансовый сектор, строительство, транспорт и связь.

Среди стран Экономического пояса Нового Шелкового Пути наиболее активно инвестируют в экономику Казахстана семь государств: Китай, Франция, Российская Федерация, Италия, Германия, Турция, Беларусь. На их долю приходится 21 % от всего валового притока прямых иностранных инвестиций в экономику нашей страны за 2005–2015 гг. Причем лидирующую позицию среди этой семерки занимает Китай.

Прямые иностранные инвестиции (ПИИ) КНР в Казахстане стали быстро расти в последние 10 лет, если за 1993–1998 годы суммарный объем ПИИ Китая в Казахстане составлял 411,7 млн. долларов, то в 2005 г. он уже равнялся 216,5 млн. долларов. Всего за последние 10 лет прямые китайские инвестиции в экономику Казахстана составили 13186,6 млн. долл., что вывело Китай на первое место среди стран Экономического пояса Нового Шелкового пути.

По объему китайских ПИИ Казахстан находится на третьем месте в мире после Австралии и США. Китайские инвестиции имеют одностороннюю направленность, что характерно и для иностранных инвестиций других стран в РК. Они, как правило, сосредоточены в нефтегазовой отрасли. По данным Евразийского банка развития, большая часть (97,3%) из вложенных КНР в Казахстан инвестиций была сконцентрирована на добыче нефти и газа, а также строительстве магистральных трубопроводов (более 25 % казахстанской нефти добываются китайскими компаниями). Из общего объема ПИИ 21,2 млрд. долл. (90 %) вложены в ТЭК и трубопроводы, в том числе 17,2 млрд. долл. – в добычу и переработку энергоресурсов и около 4 млрд. долл. – в транспортировку нефти и газа. Для сравнения, уставные капиталы двух китайских банков в Казахстане (Industrial & Commercial Bank of China и Bank of China) на конец 2014 года не превышали 58 млн. и 36 млн. долл. Соответственно, основным китайским инвестором в экономику Казахстана выступает China National Petroleum Corporation (CNPC) (Коуп Роберт, 2009).

Реализуется программа переноса ряда производственных мощностей несырьевого сектора Китая на территорию Казахстана. В настоящее

время в Казахстане уже действует более 2 600 китайских предприятий.

Развивается инвестиционное сотрудничество Казахстана и Китая в сфере агропромышленного комплекса. В 2015 году началась реализация проекта «Казахстанско-Китайский сельскохозяйственный научный и производственный парк Шелкового пути». В рамках данного проекта планируется создание научных и производственных зон для производства современных инновационных экологически чистых продуктов растениеводства и животноводства. Проект запланирован на три года, общий объем инвестиций составляет 900 млн. долларов.

В декабре 2015 года главы двух государств достигли соглашения и представили инициативу о сопряжении совместного построения ЭПШП и реализации новой экономической политики Казахстана «Нурлы Жол» («Светлый путь»). Определены 4 приоритетных направления стратегической стыковки ЭПШП и «Нурлы жол»: развитие двусторонней торговли, ускоренное расширение и модернизация инфраструктуры, развитие сотрудничества в сфере производственной деятельности и углубление взаимодействия в финансовой сфере.

В докладе ЮНКТАД о мировых инвестициях отмечается, что ожидается дальнейшее увеличение региональных потоков инвестиций, вкладываемых в инфраструктуру, чему способствует политика, направленная на улучшение транспортных связей, включая, стратегию Китая «Один пояс – один путь» (Си Цзиньпин, 2015 а; Сазонов С., 2015).

Одним из ключевых партнеров Казахстана среди государств Экономического Пояса Нового Шелкового пути выступает Китай.

В торгово-экономическом сотрудничестве Казахстана и Китая можно выделить четыре этапа: с 2002 по 2005 гг. – переход к долгосрочному сотрудничеству, наращивание китайского присутствия в экономике Казахстана; с 2005 по 2009 годы выстраивание основных стратегических направлений сотрудничества, внедрение в ключевые сектора казахстанской экономики (в 2005 году китайско-казахстанское сотрудничество объявляется стратегическим. Республика Казахстан рассматривалась Китаем, как один из важнейших политических и экономических партнеров на постсоветском пространстве); с 2009 по 2015 гг. – реализация крупных совместных проектов (прежде всего нефтегазовых), закрепление позиций Китая в экономике Казахстана; с 2015 года по настоящее время – расширение и

углубление торгово-экономического сотрудничества в рамках «Экономического пояса Нового Шелкового пути».

С 2015 года Китай стал вторым по значимости торговым партнером для Казахстана. На долю китайских партнеров приходилось в 2015 году 13,9% в общем объеме товарооборота Казахстана.

За весь период торговых отношений торговый баланс между рассматриваемыми странами являлся положительным. За анализируемый период объем взаимного товарооборота Казахстана и КНР вырос в 12,9 раза. Хотя на динамику этого показателя значительное влияние оказали последствия всемирного экономического кризиса. Так, если за 2001–2010 гг. общий объем товарооборота имел тенденцию к росту, что видно по удельным весам товарооборота этой пары стран в общем объеме товарооборота РК (с 5,5% в 2001г. до 17,3% в 2010 г.), то в 2011 г. наметилось некоторое снижение (до 16,9%), в 2012 г. – рост до 17%, но уже с 2013 года опять наблюдалось снижение доли Китая в объеме товарооборота РК (с 17% до 13,9%).

Аналогичная картина наблюдалась и по экспорту Казахстана в Китай, хотя заметное снижение доли экспорта началось не с 2011 года, а с 2014 года, что связано с резким снижением цен на сырьевые ресурсы, а также с замедлением темпов роста китайской экономики и падением в связи с этим спроса на топливное и другое сырье из РК (основная статья экспорта в Китай).

Основными товарными группами в структуре экспорта Казахстана в Китай являются минеральное топливо, минеральные масла и продукты их перегонки, битуминозные вещества, неорганические химические вещества, органические или неорганические соединения драгоценных металлов, редкоземельных металлов, медь и изделия из нее, железо и сталь, цинк и изделия из него, руды, шлак и зола, поваренная соль, сера, песок и камень, штукатурные материалы, известь и цемент, масличные семена и плоды, зерно, семена и плоды. До 2013 года включительно более 60 % казахстанского экспорта в Китай составляло минеральное топливо (нефть и нефтепродукты). Но в 2014 году его доля сократилась до 52 %, в 2015 году – до 40 %. Одновременно в 2 раза (до 21 %) в 2015 году возрос удельный вес поставок меди и цинка.

Также в 2 раза в экспорте Казахстана в Китай увеличилась доля урана (до 22 %) и черных металлов (до 8 %). Причем с 2014 г. по всем этим товарным группам, кроме сельхозпродукции, наблюдается явное снижение объемов экспорта.

Что касается китайского импорта в Казахстан, то тут наблюдалась несколько иная картина: с 2001 по 2010 гг. – непрерывный рост (доля китайского импорта в общем объеме импортных поступлений в РК за этот период выросла с 2,7% до 16,5%), в 2011 г. – падение до 13,2%, а вот начиная с 2012г. по 2014 г. – рост до 17,8%, но уже в 2015 году – опять падение до 16,8%.

Основными товарными группами в структуре импорта Казахстана в Китай являются машины, механические приборы, электрические машины и оборудование, их части; звукозаписывающая аппаратура, репродукторы, телевизионная аппаратура, изделия из черных металлов, пластмассы и изделия из нее, обувь, транспортные средства, и их части и принадлежности, мебель, постельные принадлежности, матрасы, матрацные, диванные подушки, железо и сталь, резина и изделия из нее, оптическое, фотографическое, кинематографическое, измерительное, контрольное, медицинское оборудование.

Импорт Казахстана из Китая в 2015 году на 45 % состоял из машин и оборудования, электрооборудования и электроники, 12 % пришлось на изделия из черных металлов (в основном трубы для нефтегазового сектора). По всем импортным позициям также в 2014 и 2015 гг. наблюдается снижение. Это связано в первую очередь с последствиями всемирного экономического кризиса и снижением покупательной способности юридических и физических лиц вследствие девальвации тенге. Как видно, в структуре импорта из Китая преобладает в основном готовая продукция. Низкая себестоимость китайской продукции, по определению, делает большинство казахстанских производителей неконкурентоспособными (Сурье П., 2018; Су Фанцю, 2015; Севастьянов С., 2016). В результате повышается риск сохранения сырьевой ориентации экономики Казахстана.

Высокие транспортные расходы и недостаточная емкость казахстанского рынка затрудняют доступ товаров из других стран. Поэтому китайская продукция занимает монопольное положение на рынке РК, что сужает возможности выбора потребителей. В расчете на долгосрочную перспективу сырьевая ориентация экспорта крайне не выгодна Казахстану из-за непредсказуемости динамики цен на мировом сырьевом рынке. Это подтвердилось в 2015 и 2016 годы, когда цены на нефть и металлы резко упали. Замедление роста экономики Китая с 7,3 % в 2014 году до 6,8 % в 2015-м стало од-

ной из причин падения цен на нефть. Сокращение объемов экспорта сырья в Китай привело к значительному сокращению поступлений в казахстанский бюджет. В совокупности с другими неблагоприятными факторами это вызвало резкое сокращение темпов роста экономики РК с 4,3 % в 2014 году до 1,5 % в 2015-м. Кроме того, производство товаров в Китае постепенно перестает быть главной движущей силой экономики и в ближайшем будущем уже не будет требовать прежних объемов сырьевых ресурсов, т.к. в Китае начинает более высокими темпами развиваться сектор услуг, в большей степени это касается высоких технологий и альтернативных источников энергии.

В настоящее время Китай является крупнейшим торговым партнером Казахстана и одним из важных направлений сотрудничества является сельское хозяйство. Казахстан имеет огромный потенциал производства экологически чистых сельскохозяйственных продуктов, в том числе мясомолочной продукции, кондитерских изделий и др. Внешнеторговый оборот между Казахстаном и Китаем по итогам 8 месяцев 2017 года вырос на 31% и составил 6,5 млрд. долл. США. Экспорт составил 3,5 млрд. долл. США (вырос на 28%), импорт 3 млрд. долл. США (вырос на 36%). Китай намерен вложить в агропромышленный комплекс республики 160 миллионов долл.

В период с января по апрель 2017 года товарооборот сельхозпродукции и продуктов переработки сельскохозяйственного сырья между Казахстаном и Китаем увеличился на 14,5% по сравнению с аналогичным периодом 2016 года и составил 113,2 млн. долл. США.

При этом увеличился как экспорт сельскохозяйственных товаров из РК в КНР (на 7,7% с 57,2 до 61,6 млн. долл. США), так и импорт китайских товаров (на 23,7% с 41,7 до 51,6 млн. долл. США).

Китайская государственная корпорация China National Materials Group Corporation (Sinoma) осуществляет экспорт сельскохозяйственной продукции из Казахстана в Китай. SINOMA Import&Export производит государственные закупки зерна и сельскохозяйственной продукции из-за рубежа для дальнейшей реализации как в собственной сети магазинов, так и в дистрибьютерских сетях Китая. В настоящее время корпорация производит закуп сельскохозяйственной продукции из Казахстана в год: подсолнечника в объеме 50 000 тонн, льна – 80 000 тонн, рапса – 100 000 тонн, растительного

масла из вышеуказанного сырья – 90 000 тонн. Планируется экспорт других видов сельскохозяйственной продукции растительного (масличные, зерновые, зернобобовые, бахчевые, овощи, фрукты) и животного происхождения (говядина, баранина, мед). Корпорация Sinoma высоко оценивает качество казахстанской сельскохозяйственной продукции и планирует реализовать ее в Китае как продукты «премиум класса».

Sinoma намерена инвестировать в модернизацию существующих и созданию новых предприятий по переработке сельскохозяйственной продукции в Казахстане, начав с инвестиций в предприятия по переработке растительного масла мощностью 40 000 тонн.

China National Materials Group Corporation Ltd является крупнейшей государственной организацией Китая с зарегистрированным капиталом объемом 100 млн юаней. (Шпехлер М., 2000, Сюй Хайянь, 2018) Входит в число China Top 500, имеет дочерние компании и филиалы в 60 странах и регионах: США, Европе, Японии, Ближнем Востоке и Африке.

Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) Китай задумал создать в октябре 2013 г., спустя год соглашение о его основании подписало 21 государство, банк объединяет 57 стран.

Главные цели, которые преследует АБИИ, – инвестиции в крупные инфраструктурные проекты, которые должны стать основой китайского проекта по созданию Экономического пояса Шелкового пути, китайский шелковый путь изменит экономическую и политическую карты мира в свою пользу. Проект инициирован Китаем, и Китай является ключевым государством во всем Шелковом пути. Торгово-экономические отношения Китайской Народной Республики с государствами Центральной Азии – участниками СНГ (Тавровский Ю., 2017).

В конце 2016 года Национальный комитет США по американско-китайским отношениям (National Committee on U.S. China Relations) совместно с аналитической фирмой Rhodium Group опубликовал данные по фактическим объемам трансграничных операций в форме прямых инвестиций между США и Китаем оказались в 4 раза больше.

Наблюдается существенная разница между прямыми иностранными инвестициями (ПИИ) и кредитами. Китайские прямые инвестиции не столь значительны и не превышают 5 миллиардов долларов. Если попытаться подсчитать объемы предоставленных кредитов, и за все

годы независимости они составили 55-80 миллиардов долларов

Китай с 2008 года – крупнейший инвестор не только Казахстана, но и всех стран региона. Примерно с 2010 года он является основным торговым партнером почти всех стран региона, обогнав по этому показателю Россию и страны Европы (Тураева М., 2014).

Особенно это касается импорта из Китая, который в последние годы серьезно дифференцирован. Сегодня это не только товары народного потребления, но машины и оборудование, строительные материалы, комплектующие для телефоны и ПК, автомобили и так далее.

Выводы

Создание проекта «Одни пояс – одни путь» как системного требует использования принципов совместных консультаций, совместного

строительства и совместного использования для Казахстана и Китая. Необходимо активно продвигать согласование национальных стратегий развития государств, находящихся вдоль «Одного пояса – одного пути», возродить древний Великий Шелковый путь, установить более тесные связи между странами Азии, Европы и Африки, на новую историческую высоту поднять взаимовыгодное экономическое сотрудничество стран в новых формах. (Тан Кун, 2017; Хабаль Мутаз, 2017, Чаис Жюльен, 2018). Для Китая, обладающего огромным потенциалом внутреннего рынка, неисчислимыми возможностями трудовых ресурсов, нацеленностью на решение проблем экономического развития, экономическое сотрудничество в рамках проекта содержит в себе прежде всего возможности для расширения рынков сбыта, дальнейшего развития экспортного потенциала страны.

Литература

- Антонио Алонсо. Интересы Китая в Центральной Азии. Один пояс. – Один путь. – Ревиста, 2017. – Вып 45. – С. 67-84.
- Азовский И. Шелковый путь накануне XXI века. // Центральная Азия и Кавказ. – Швеция, 1999. – № 2 (3). – С. 12–17.
- Доклад о мировых инвестициях 2015 [Электронный ресурс] // ЮНКТАД [Официальный сайт]. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2015_overview_en.pdf (дата обращения: 11.10.2016 г.).
- Идрисов Е. Интеграция Казахстана в мировую экономическую систему [Электронный ресурс] // Дипломатический курьер [web-портал]. URL: <http://www.diplomaticourier.com/2015.pdf> (дата обращения: 16.09.2016 г.).
- Иманбаева К. ЕАЭС нужны новые критерии [Электронный ресурс] // KazPravda [web-портал]. URL: <http://www.kazpravda.kz/fresh/view/eaes-nuzhni-novye-kriterii/> (дата обращения: 20.09.2016 г.).
- Кенбаев Ж. Реализация Шелкового пути экономического пояса: от Шанхайской организации сотрудничества на Шелковом пути союза? АЗИЯ ЕВРОПА ЖУРНАЛ Март 2018, том 16, выпуск 1, с. 37-7.
- Казахстанская часть в Великом Шелковом пути. Великий Шелковый путь в Казахстане [Электронный ресурс] // VisitKazakhstan[web-портал]. URL: <http://www.visitkazakhstan.opexa.com/> (дата обращения: 18.08.2016).
- Коуп Роберт : Великий Шелковый путь. – Изд. Махаон, 2009. – г.32 с.
- Либман А. Исследования региональной интеграции в СНГ и Центральной Азии: Обзор литературы. – СПб., 2012. – 64 с.
- Лисоволик Я., Винокуров Е. Китай предпочитает Казахстан [Электронный ресурс] //Ведомости: электронная газета. URL: <http://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2016/01/15/624086-kitai-predpochitaet-kazahstan> (дата обращения: 13.09.2016 г.).
- Мамадазимов А. Великий Шелковый путь. История становления, расцвета и распада. – Душанбе: Сино, 2014. – 384 с.
- Михнев М. Китай и Казахстан: сотрудничество по Шелковому пути // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2016. – № 1 (часть 1) – С. 96-97.
- Петровский В. Е., Ларина А.Г., Сафронова Е. И. Новый Шелковый путь и его значение для России – М.: DeLi Плюс, 2016. – 234 с.
- Островский А. В. Перспективы для интерфейса. Экономический пояс, Шелковый путь и Евразийский экономический союз. Проекты // Вестник Российской академии наук объем: 87 Выпуск: 6 с.480-490 Опубликовано: НОВ 2017, <https://doi.org/10.1134/S1019331617060041>
- Ремьга В.Н., Падалко В.И. 2015. Новая глобальная стратегия Китая – Экономический пояс Шелкового пути. – Экономический пояс Шелкового пути. – М.: Русский биографический институт, Институт экономических стратегий. – С. 61-71.
- Систематическая оптимизация портовых кластеров вдоль морского шелкового пути в контексте промышленности передачи и производственные мощности ограничений. Транспорт исследовательской части электронной логистики и транспорта, обзор, том 109, январь 2018, с 174-189, <https://doi.org/10.1016/j.tre.2017.11.007>
- Си Цзиньпин. 2015а. Совместное строительство экономического пояса Шелкового пути. – экономический пояс Шелкового пути. – М.: Русский биографический институт, Институт экономических стратегий. – С. 8-14.
- Си Цзиньпин. 2015 б. Совместное строительство морского Шелкового пути – экономический пояс Шелкового пути. – М.: Русский биографический институт. Институт экономических стратегий. – С.15-20.

- Сазонов С.Л., Кудрявцев Е.С., УЦзы. Транспортная составляющая проектов сопряжения Евразийского экономического союза и «Экономического пояса Шелкового пути» // Проблемы Дальнего Востока. – 2015 г.
- Сурье Пунам. Китай. Азиатская мечта, строительство империи. // Отчеты по Новому Шелковому пути Китая: 54 Выпуск: 1. Специальный выпуск. – С. 143-146. Опубликовано: Февраль 2018 <https://doi.org/10.1177/0009445517744413>
- Су Фанцю. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса шелкового пути и морского шелкового пути XXI века. – Пекин, 2015.
- Севастьянов С. Интеграционные проекты Китая в АТР и Евразии // Мировая экономика и международные отношения. – 2016. – № 4. – Т. 60. – С. 5–12.
- Шпехлер М. Узбекистан: Шелковый путь в никуда? // Современная экономическая политика. – 2000. – Выпуск 18.
- Сюй Хайянь; Чэн Хи; Бо Ян. Зеленый Шелковый путь. Экономический пояс и управление Аральским морем. Китай-международный, номер журнала: 16 Выпуск: 1 с. 90-106. Опубликовано: Февраль 2018 <http://apps.webofknowledge.com/full>
- Торгово-экономические отношения Китайской Народной Республики с государствами Центральной Азии – участниками СНГ [Электронный ресурс] // Исполнительный комитет СНГ [web-портал]. URL:<http://www.cis.minsk.by/>(дата обращения: 18.09.2016 г.).
- Тавровский Ю. В.: Новый шелковый путь. Главный проект 21 века. – Изд. Эксмо, 2017. – 364 с.
- Тураева М.О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации: Доклад. – М.: Институт экономики РАН, 2014. – 62 с.
- Тан Кун, Ли Жиху, Ли Венкай и другие. Китай Шелковый путь и глобальное здравоохранение // Лангет. – Том 390, № 10112. – С. 2595-2601, 9 декабря 2017, [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(17\)32898-2](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(17)32898-2)
- Хабаль Мутаз В. Шелковый путь в современное время: Обмен образования, культуры и знаний для лучшего качества жизни пациентов. Журнал черепно-лицевой хирургии. 28 (6): 1393-1394 гг, сентябрь 2017 / DOI: 10,1097 / SCS.0000000000004020. PMID: 28863102, с.1049-2275. Дата публикации: 2017/09/01
- Чаис Жюльен, Мацусита Мицуо. Китайская инициатива «Один пояс – один путь»: Дорожная карта в мировой торговле. Нормативные и стратегические последствия // Журнал мировой торговли. Том: 52. Номер: 1 с. 163-185. Опубликовано: 2018, <http://apps.web.knowledge.com> .

References

- Antonio Alonso. Los intereses de China en Asia central, belt and road
Revista UNISCI. 2017;(45):67-84 DOI 10.5209/RUNI.57284
- Azovsky I. Silk Road on the eve of the XXI century. // Central Asia and the Caucasus. Sweden, 1999. No. 2 (3). p. 12-17.
- World Investment Report 2015 [Electronic Resource] // ЮНКТАД [Официальный сайт]. URL: http://unctad.org/en/Publications_Library/wir2015-overview-en.pdf (дата обращения: 11.10.2016 г.).
- Idrisov E. Kazakhstan's integration into the world economy [electronic resource] // diplomatic courier [web-portal]. URL: <http://www.diplomaticcourier.com/2015.pdf> (reference date: 16/09/2016 g).
- Imanbaeva K. EAEC need new criteria [Electronic resource] // KazPravda [web-portal]. URL: <http://www.kazpravda.kz/fresh/view/eaec-nuzhni-novye-kriterii/> (reference date: 20/09/2016 g).
- Kembayev Zhenis. Implementing the Silk Road Economic Belt: from the Shanghai Cooperation Organisation to the Silk Road Union? ASIA EUROPE JOURNAL March 2018, Volume 16, Issue 1, p 37–50 <https://doi.org/10.1007/s10308-017-0483-4>
- Kazakhstan part in the Great Silk Road. The Great Silk Road in Kazakhstan [Electronic resource] // Visit Kazakhstan [web-portal]. URL: <http://www.visitkazakhstan.opexa.com/> (referencedate: 08.18.2016).
- Liebman A. Study of regional integration in the CIS and Central Asia: A literature review. St. Petersburg, 2012. 64 p.
- Lissovnikov Y., Vinokurov E. China prefers Kazakhstan [Electronic resource] // Sheets: electronic newspaper. URL: <http://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2016/01/15/624086-kitai-predpochitaet-kazahstan> (reference date: 13/09/2016 g).
- Mamadzimov A. Great Silk Road. The history of formation, flowering and decay. “Dushanbe: Sino, 2014. – 384 p.
- Mihnev M. China and Kazakhstan cooperation on the silk road International journal of applied and fundamental research. – 2016. – No. 1 (part 1) – p. 96-97
- Cope Robert : The Great Silk Road. Ed Swallowtail 2009 p.32
- Petrovsky V.E., Larina A.G., Safronova E.I. New Silk Road and Its Importance for Russia – Moscow: DeLi Plus, 2016. 234 p.
- Ostrovskii A. V. Prospects to Interface the Silk Road Economic Belt and the Eurasian Economic Union Projects. Herald of the Russian Academy of Sciences. 2017, Volume 87, Issue 6, p 480–49
- Remyga V.N. Padalco V.I. 2015. China's new global strategy – economic belt of the Silk Road. – Economic times of the Silk Road. M.: Russian Biographical Institute; Institute for Economic Strategies. p. 61-71.
- Systematic optimization of port clusters along the Maritime Silk Road in the context of industry transfer and production capacity constraints, Transportation research part e-logistics and transportation review Volume 109, January 2018, p 174-189, <https://doi.org/10.1016/j.tre.2017.11.007>
- Si Jzypin. 2015a. Joint construction of the economic belt of the Silk Road. – the economic belt of the Silk Road. Moscow: Russian Biographical Institute, Institute of Economic Strategies. P.8-14.
- Si Jzypin. 2015 b. Joint construction of the Maritime Silk Route – the economic belt of the Silk Road. Moscow: Russian Biographical Institute. Institute of Economic Strategies. P.15-20.
- Sazonov S.L., Kudryavtsev E.S., Wu Tzu. 2015. The transport component projects conjugation of the Eurasian Economic Union

and the economic belt of the Silk Road. – Problems Dahl.

Surie Poonam. China's Asian Dream, Empire Building Along the New Silk Road China report Volume: 54 Issue: 1 Special Issue: SI, p 143-146 Published: FEB 2018 <https://doi.org/10.1177/0009445517744413>

Su Fantsyu. Excellent prospects and practical steps to create a joint economic zone Silk Road and Maritime Silk Road XXI century, Beijing, 2015

Sevastyanov C. Integration of China projects in Asia-Pacific and Eurasia // World Economy and International Relations. – 2016. – № 4. p. 5-12..

Spechler M. C. Uzbekistan: The Silk Road to Nowhere? // Contemporary Economic Policy. 2000. Vol. 18

Xu Haiyan; Chen Xi; Bo Yan The Green Silk Road Economic Belt and the Governance of the Aral Sea China-an international Journal Volume: 16 Issue: 1 p: 90-106 Published: FEB 2018 <http://apps.webofknowledge.com/full>

Trade and economic relations between the People's Republic of China with Central Asian states – participants of CIS [Electronic resource] // the CIS Executive Committee [of web-portal]. URL: <http://www.cis.minsk.by/> (reference date: 18/09/2016 g).

Tavrovsky Yu.V.: New Silk Road. The main project of the 21st century. Ed. Eksmo, 2017, 364 p.

Turaeva M.O. Transport infrastructure in Central Asia in the conditions of modern regionalization: Report. – M.: Institute of Economics, Russian Academy of Sciences, 2014. –p.62

Tang Kun; Li Zhihui; Li Wenkai; China's Silk Road and global health. Lancet Volume 390, No. 10112, p 2595–2601, 9 December 2017, [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(17\)32898-2](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(17)32898-2)

Habal Mutaz. The Silk Road to Modern Times: An Exchange of Education, Culture, and Knowledge for the Best Patient Quality of Life. Journal of Craniofacial Surgery. 28(6):1393–1394, SEP 2017/ DOI: 10.1097/SCS.00000000000004020. PMID: 28863102 p. 1049-2275. Publication Date: 2017/09/01

Chaisse Julien; Matsushita Mitsuo. China's 'Belt And Road' Initiative: Mapping the World Trade Normative and Strategic Implications Journal of world trade Volume: 52 p 163-185 Published: 2018, <http://apps.web of knowledge.com>