

## **Шелковая «дорожная карта»**

**Рыскулов Д.М.**, доктор экономических наук,  
главный научный сотрудник института ИТКОР

**Аннотация:** В статье автор рассматривает основные условия формирования экономического пояса Шелкового пути, развития Евразийской экономической зоны, которая включает Китай, Центральную Азию и Европу.

Излагает контуры плана национальной «дорожной карты» обустройства Шёлкового пути.

**Ключевые слова:** шелковый путь, Евразийская экономическая зона, торгово-экономическое сотрудничество, дорожная карта.

## **Silk «road map»**

**Ryskulov D.M.**, Doctor of Economics,  
Senior Researcher, Institute ITKOR

**Annotation.** The author considers the basic conditions for the formation of economic belt of the Silk Road, the development of the Eurasian Economic Area, which includes China, Central Asia and Europe.

Outlines the contours of the national plan «roadmap» everything Silk Road.

**Key words:** Silk Road, the Eurasian Economic Zone, economic and trade cooperation, the road map.

Основание для участия Казахстана в формировании Экономического пояса Шелкового пути. 7 сентября 2013 года председатель КНР Си Цзиньпин в

рамках официального визита в Казахстан презентовал проект/инициативу создания Экономического пояса Шелкового пути, выступив с лекцией в «Назарбаев-Университете». С этого дня Китай представил странам евразийского континента проект трансконтинентального транспортного коридора «Западный Китай - Западная Европа». Конкретики в инициативе пока мало. Замысел Экономического пояса к настоящему времени представляет собой общую концепцию, масштаб которой почти безграничен, из-за отсутствия конкретизации: в тоннах, километрах, долларах и т.д. Эта пустота будет заполняться проектами постепенно; между ними затем установятся связи, которые трансформируют разрозненные элементы в единую систему Экономического пояса.

До настоящего времени Экономический пояс шелкового пути известен только как инициатива. Пока нет никаких конкретных уточнений инициативы и дополнений к ней со стороны руководства КНР и китайских аналитических структур. Поэтому китайские власти уже начали принимать конкретные действия по реализации инициативы «Экономический пояс вдоль Шелкового пути». В частности, на территории Китая созданы:

- 3 научно-исследовательских института, деятельность которых будет направлена на разработку конкретного плана действий в рамках указанного проекта;

- Институт Центральной Азии, Институт по изучению Шелкового пути при Северо-Западном университете и Институт Центральной Азии при Сианьском университете иностранных языков.

В условиях неопределенности целесообразно включить в повестку дня национальной экономики Казахстан вопрос социально-экономического вызова, с целью подготовки адекватного ответа в части освоении придорожной территории и всей зоны влияния будущего Экономического пояса.

Стратегическая идея создания Экономического пояса Шелкового пути привлекла повышенное внимание, как в Китае, так и за рубежом. Масштабная экономическая перспективная инициатива Китая важна для Казахстана.



Место Казахстана в проекте Китая. В реализации «Экономического пояса Шелкового пути» ключевая роль отводится Казахстану, в связи с чем страна оказывается в наиболее выгодном положении в плане привлечения инвестиций. Этому также будет способствовать принятая в ноябре 2014 года Новая экономическая политика «Нұрлы жол – Путь в будущее», где основной акцент был сделан на инфраструктурном развитии.

У Казахстана есть определенная готовность и желание активно включиться в работу по реализации инициативы Экономического пояса шелкового пути. Казахстан планирует строительство зерновых терминалов и введение в эксплуатацию новой железнодорожной линии, которая соединит Казахстан и Иран через Туркменистан, что позволит Казахстану стать транспортно-логистическим узлом Центральной Азии, с помощью инфраструктуры

подготовив тем самым свое практическое участие в Экономическом поясе Великого шелкового пути.

Для реализации инициированного Президентом Назарбаевым Н.А. проекта «Казахстан — новый Шелковый путь» разработана при поддержке Всемирного банка Программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы республики до 2020 года. Уже к 2020 году реализация программы позволит удвоить транзитные перевозки, обеспечить интеграцию транспортной инфраструктуры Казахстана в международную транспортную систему, развить местную транспортную инфраструктуру в регионах и существенно увеличить поступления в отечественную казну.

«Казахстан готов принять активное участие в рассмотрении путей реализации этого масштабного проекта, который будет охватывать такие сферы, как экономика, торговля, транспорт, инвестиции, финансы и культура», — сказал Н.Назарбаев во время переговоров с Председателем КНР Си Цзиньпином в Шанхае.

Казахстан, находясь на стыке международных транспортных коридоров, имеет все предпосылки стать основным логистическим звеном, соединяющим Европу и Азию. Без строительства соответствующей инфраструктуры невозможно как развитие транзита через территорию Казахстана, так и развитие транспортной логистики.

Для Казахстана, целесообразно способствовать стратегическому партнерству с восточным соседом, внося свой вклад в экономический пояс Шелкового пути. С этой точки зрения указанный проект Шелкового пути стимулирует углубление торгово-экономических связей двух стран и использовать потенциал Шелкового пути не только для хозяйственного обустройства прилегающей к нему территории, но и преумножения выгод и преимуществ развития национальных производительных сил.

При рассмотрении возможности участия Казахстана в китайском проекте, необходимо максимально эффективно использовать преимущества китайской

инициативы и возможности улучшить благосостояние и качество жизни казахстанцев.

Казахстан располагает всеми условиями и возможностями для того, чтобы стать одним из значимых сегментов мирового туристского рынка. В этой связи строительство транспортного коридора предоставляет реальную возможность, к примеру туризму страны. занять свою нишу на туристском рынке не только в центрально-азиатском регионе, но и на европейском и азиатско-тихоокеанском рынках.

Актуальность Шелковой «дорожной карты». Поступательное развитие Республики Казахстан в строгом соответствии со стратегиями Президента Назарбаева Н.А. во многом определяется степенью рационального использования национальных ресурсов, в том числе выгодного географического положения, а также действующего экономического коридора Китай-Европа.

Послание Президента Назарбаева Н.А. народу Казахстана «Казахстан-2030: Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев», выдвинутая Президентом Назарбаевым Н.А. Стратегическая инициатива по превращению Казахстана в крупнейший деловой транзитный хаб, «Стратегия Индустриально-инновационного развития Республики Казахстан на 2003–2015 годы», «Стратегия «Казахстан-2050»: Новый политический курс состоявшегося государства» и другие государственной важности документы, определяющие развитие национальной экономики, были подготовлены без учета Китайского проекта «Автомобиля Китай – Западная Европа», так как на момент их утверждения о нем не было сведений.

Сегодня дорога построена. Она привносит в национальную экономику множество существенных благоприятных возможностей, которыми необходимо по-хозяйски распорядиться. Грузоотправителям нужна благоприятная инфраструктура для своей деятельности и информация об объемах перевозок, спецификации необходимых терминалов и т.д. Работа в этом направлении

начата: Азербайджан модернизировал порт, Турция проложила железные дороги, Туркменистан готовит инфраструктуру. «Новый шелковый путь» - это дополнительный вариант логистики. так как к нему будут подведены новые железнодорожные пути. Именно поэтому Китай все больше и больше вкладывает инвестиций в подведение к Казахстану железных и автомобильных дорог.

Без сомнения, вхождение своими проектами в Экономический пояс Шелкового пути соответствует стремлению Казахстана к новым горизонтам своего экономического развития, расширению экономического взаимодействия хозяйствующих субъектов.

Заявляемая цель «дорожной карты». Помочь инвесторам в поиске и реализации перспективных инвестиционных проектов участия Республики Казахстан в экономическом поясе Шелкового пути посредством составления плана «дорожной карты» участия Акиматов Казахстана в Шелковом пути» и внести в Правительство Республики Казахстан проект программы развития производительных сил Республики, связанных с Шелковым путем на период до 2050 года, для извлечения выгод и преимуществ от участия Казахстана в экономическом поясе Шелкового пути.

Обеспечить материально-техническое и социально-экономическое «наполнение» казахстанской части «экономического пояса» Шелкового пути реальными инновационными проектами созидания позволит Казахстану превратить уникальные людские, ресурсные (природные и территориальные), социально-экономические и технологические возможности, богатый опыт и знания в реальные преимущества развития национальной экономики.

У модели сотрудничества в Экономическом поясе шелкового пути нет ведущей страны, все участвуют совместно, совместно получают прибыль из этого, все государства стремятся к новой точке экономического роста, в процессе реализации этого проекта, политическое доверие постоянно углубляется, желание сотрудничества усиливается.

Трасса экономического коридора, протяженностью более 10 тысяч км, практически пересекает весь Евразийский материку от Востока до Запада. Она начинается в китайском порту Ляньюньган, проходит через города Великого Шелкового пути - Сиань, Ланьчжоу, Урумчи, города Казахстана, России, Европы и заканчивается в голландском Роттердаме. Зона его влияния обладает богатыми энергетическими, минеральными, туристическими, культурными и сельскохозяйственными ресурсами. Объем и потенциал рынка являются уникальными.

«Главным фокусом» внешней политики Китая в 2015 году – по заявлению Глава МИД КНР Ван И - станет всестороннее продвижение идеи «один пояс - один путь», выразив уверенность, что реализация идеи станет «полным возрождением» для Евразии. Это будет способствовать углублению регионального сотрудничества и благоприятному их развитию. Вдоль «одного пояса - одного пути» предполагается разместить в основном экономические субъекты с зарождающимися рынками с огромным потенциалом, в этой связи вопрос их объединения крайне актуально.

Основная суть инициативы заключается в том, что Китай постепенно концептуализирует свою внешнюю политику. Речь идет о том, что вот, например, за 20 с лишним лет сотрудничества Китая со странами Центральной Азии КНР так и не приняла официальной стратегии по отношению к региону. Именно в этом ключе новая инициатива Пекина, вероятнее всего, и есть попытка принять официальную внешнеполитическую стратегию в Центрально-азиатском регионе.

Новый курс КНР международного сотрудничества как крупная внешнеполитическая инициатива Пекина «Экономический пояс вдоль Шелкового пути», заключается в развитии международное сотрудничество в контексте комплексного углубления торгово-экономических и транспортно-логистических связей. Он представляет большой интерес для национальной экономики Казахстана и укрепления его роли в Евразии.

Масштабный амбициозный проект Китая, основывающийся на принципе взаимной выгоды и имеющий стратегическую перспективу воссоздания Великого Шелкового пути, соответствует общемировым тенденциям глобализации, способствует сплочению стран евразийского региона, раскрытию их экономического потенциала, а также дополняет строительство объектов инфраструктуры в зоне влияния транспортного коридора.

Новый Шелковый путь - это не только потоки транспорта. Это «коридоры» для сотрудничества в энергетической, торговой, информационной, научно-технической, аграрной и туристической сферах.

По мнению руководителя Центра «Стратегических проблем СВА и ШОС» Сергея Лузянина: «Фактически, предлагается мегапроект экономического соразвития от Восточной Азии до Европы, который объединит 21 государство. Китай выступает как главный исполнитель и вдохновитель этого проекта. Речь не идет о создании некой евразийской зоны свободной торговли, а скорее о развитии экономик и транспортных/инфраструктурных проектов при помощи КНР в Евразии».

Без сомнений, строительство Экономического пояса Шелкового пути соответствует стремлению евроазиатских стран к экономическому развитию и расширению потребности и интересов экономического взаимодействия.

Результаты развития научно-практических отношений сотрудничества между регионами заложат прочную основу для строительства экономического пояса Шелкового пути.

Глубокий смысл Экономического пояса Шелкового пути как Евро-Азиатского транзитного моста плюс плацдарм для иностранных инвестиций полностью раскроет предлагаемая «дорожная карта» участия Казахстана в целенаправленном упорядоченном обеспечении комфортности и привлекательности нового стратегического международного транспортного коридора Евразии. Проект возрождаемого Шелкового пути предполагает строительство новых дорог (а не только улучшение существующих



магистралей). Кроме того, строительство новых дорог происходит с использованием инновационных технологий. Это будут полноценные современные высокоскоростные магистрали. А в мире не так уж много стран, которые обладают инновационными технологиями строительства высокоскоростных магистралей.

Превосходства Шелкового пояса заключается в том, что Китай отказался от лидирующей роли в регионе. Поэтому Экономический пояс исключает вмешательство во внутреннюю политику государств и какие-либо попытки ущемления интересов его участников. Приоритетным является взаимовыгодное экономическое сотрудничество. Безусловным фактором превосходства Экономического пояса Шелкового пути над другими проектами является финансовое могущество Китая, который способен финансировать грандиозный проект без ущерба для своей экономики и без угроз внешней стабильности другим странам.

Территория экономического пояса и маршруты Шелкового пути. Доставку грузов предполагается осуществлять по трем, не связанным между собой маршрутам, охватывая три основных направления — северный, центральный и южный.

*Северный маршрут* протяженностью около 6,5 тыс. км пройдет из Западного Китая в Европу через Казахстан и далее через Оренбург к Санкт-Петербургу и Балтийскому морю, от неё западная ветвь пойдет через Белоруссию и далее через Варшаву к Берлину. По нему планируется за 18—20 дней поставлять текстиль, сельскохозяйственную продукцию, промышленное оборудование, продукты питания, фармацевтические изделия. Если грузы из Китая в Европу идут по морю 45 суток, по Транссибу — две недели, то новый путь займет 10 суток.

По *Центральному маршруту* с территории Центрального Китая через Кыргызию, Узбекистан, Туркменистан, Азербайджан, Грузию автомобили с грузом будут в состоянии добраться до Европейского Союза по автодороге

протяженностью 5,1 тыс. км за 14—18 дней. Этот маршрут предназначен для перевозки автомобильных комплектующих и хлопка.

Южный маршрут пролегает по Кыргызии через Узбекистан, Туркменистан, Иран в Турцию. Третий маршрут протяженностью 4 тыс. км планирует осуществление перевозки продуктов питания, товаров народного потребления, автозапчастей и пластмасс для оконных рам. Сроки поставки по указанному маршруту — 10—12 дней.

Экономический базис. С вводом в действие экономического коридора «Шелковый путь» создается новая экономическая зона опережающего развития, технологическая платформа для взаимовыгодного торгово-экономического сотрудничества национальных экономик нового в Евразии экономического пространства. Здесь они смогут зарабатывать не только на транзите, но и на развитии производительных сил в зоне влияния экономического транспортного коридора.

По словам министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан Асета Исекешева, страны Центральной Азии вместе с «Шелковым путем» создадут и новую платформу для своих экономик и смогут зарабатывать не только на транзите, но и обработке грузов.

*«Часть торгового оборота стран Азии и Европы вскоре достигнет триллиона долларов, и часть этого трафика уже идет через Казахстан в Россию и далее в Северную Европу. Если мы создадим надежный коридор через страны Центральной Азии и Кавказа в Южную Европу, то сможем многократно увеличить объем транзита в оба направления».*

Казахстан планомерно движется к тому, чтобы выгодно обустроить инфраструктуру под «Шелковый путь». Уже построено около 1250 км железных дорог, благодаря которым сообщение с Западным Китаем удалось сократить на тысячу километров. В 2011 году завершено строительство железнодорожной магистрали «Жетыген – Хоргос» (293 км), а в 2012 году введен в эксплуатацию второй железнодорожный переход «Алтынколь–

Хоргос» на границе с Китаем с пропускной способностью до 20 млн тонн. Основная направленность этих маршрутов – привлечение и пропуск грузопотоков из Китая, стран Восточной и Юго-Восточной Азии в страны Центральной Азии, Россию, Европу и обратно. Для дальнейшего развития транспортного коридора «Север–Юг», в котором пересекается Шелковый путь, в декабре 2011 года завершено строительство новой железнодорожной линии «Узень – граница Туркменистана» и в мае 2013 года открыт железнодорожный переход «Станция Болашак–Серхетяка» между Казахстаном и Туркменистаном. Загруженность морских портов (основной – в Актау) планируется увеличить вдвое – до 40 млн тон в год. Для обеспечения новых дорог подвижным составом здесь налажено производство локомотивов и вагонов.

Привлечь внимание к Шелковому пути грузоотправителей можно, зная, что им нужна информация об объемах перевозок, спецификации необходимых терминалов и т.д. Они предпочитают иметь дело с сетями, когда есть выбор, по какому маршруту провезти груз в зависимости от места назначения, которые всегда меняются. Они уже создаются за счет строительства инфраструктуры:

- Азербайджан модернизировал порт,
- Турция проложила железные дороги,
- Туркменистан готовит инфраструктуру.

Вот когда эта основа будет готова, появятся и варианты логистики, тогда будут понятны и тарифы, степень вложений в ремонты дорог и многое другое. «Новый шелковый путь» - это дополнительный вариант логистики. так как к нему будут подведены новых железнодорожных веток к Казахстану и странам Центральной Азии.

Именно поэтому Китай все больше и больше вкладывает инвестиций в подведение к Казахстану новых дорог.

Достижение заявленных целей «Шелковой дорожной карты» позволит Казах- стану стать центральной частью Экономического пояса Шелкового пути

посредством формирования образцового, на протяжении всего экономического коридора, инфраструктурного кластера. Для этого потребуется решить ряд взаимосвязанных ключевых задач:

- выявить потенциальные проблемные точки, устранить их и приступить к объединению стратегий развития с учётом экономической, политической, правовой практик стран-участниц Экономического пояса;

- гармонизировать строительство, развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры экономического пояса, особенно в трансграничных районах. Таким образом, должна быть сформирована транзитно-транспортная система, которая объединит интересы власти, промышленников и предпринимателей акиматов;

- постепенно снизить и затем полностью ликвидировать торговые и инвестиционные барьеры между участниками кластера. Это необходимо для раскрытия, в рамках концепции, торгового и инвестиционного потенциалов областей Казахстана, так, чтобы скорость движения капитала внутри кластера была максимально возможной. С этой задачей тесно связана следующая — усиление многостороннего сотрудничества в финансовой сфере, обеспечение бесперебойного денежного обращения, гармонизация финансовых потоков. Особую значимость имеет аспект активизации международных отношений. С соседствующими странами.

Партнеры «Шелковой дорожной карты»: власть в лице Министерства по инвестициям и развитию, Минсельхоза и акимов, национальная компания «Казахские железные дороги», промышленники и предприниматели, научно-проектные институты, Ассоциация Шелкового пути, зарубежные организации и международные структуры.

Вдоль экономического коридора в Чимкентской, Кызылординской, Таразской, Алматинской областях потребуется строительство объектов промышленности, сельского хозяйства, транспорта, социальной сферы (торговых центров, культурных центров и др).

Открытие в Экономическом поясе Шелкового пути промышленных центров по освоению природных ресурсов на благо Казахстана, несомненно, придаст положительный импульс экономическому развитию его территориям.

Главное преимущество Республики Казахстан от вхождения в китайский проект «Шелковый путь» заключено в значительном расширении своего экономического пространства. На приобретаемом Республикой Казахстан огромном геополитическом пространстве открываются новые возможности для экономического развития национальной экономики, которых до этого не были. Благодаря им значительно прирастет мощь государства. Дополнительно следует ожидать проявления выгод и преимуществ Казахстана от:

- усиления межрегиональной связи внутри государства и интеграции экономики страны в мировую систему;

- стимулирования вовлечения в хозяйственную деятельность экономический потенциал страны;

- индустриального освоения прилегающих к коридору территорий,

- совершенствования социально-экономической инфраструктуры Республики Казахстан.

Риски и вызовы. Как и у любого проекта у китайской инициативы кроме преимуществ, есть свои определенные риски, угрозы и вызовы. Поэтому первостепенной задачей Казахстана, при рассмотрении возможности участия в китайском проекте, следует считать максимально эффективное использование преимуществ китайской инициативы, с одной стороны, и минимизирование возможных рисков – с другой.

Исходя из целей и задач проекта Шелкового пути видно, что он будет стремиться открыть границы для свободного перемещения товаров и людей между Китаем и Центральной Азией. Именно с этим обстоятельством более всего связаны определенные риски, так как складывается перспектива оказаться в тотальной торгово-экономической и миграционной экспансии со стороны восточного соседа.

### Ключевые вопросы, ответы на которые даст «дорожная карта»

\* Стартовый Модельный (показательный казахстанский участок экономического пояса Шелкового пути) проект транспортной инфраструктуры вдоль Шелкового пути: развитием вспомогательной инфраструктуры понимается: модернизация автомобильных пунктов пропуска через границу, в т. ч. их оснащение современными средствами контроля, а также системами обмена таможенной информацией о транспортных средствах и грузах; строительство складских (логистических) комплексов и терминалов в стратегических местах с точки зрения логистики; расширение сети заправочных станций; создание сети парковочных комплексов, которые включали бы помимо удобных и безопасных (охраняемых) стоянок для автотранспортных средств также и дополнительные объекты технического обслуживания автотранспортных средств, розничные магазины запчастей и сопутствующих товаров; развитие сети придорожных гостиниц и мотелей, предназначенных для отдыха водителей.;

\* Беспрепятственная торговля;

\* Денежное обращение;

\* Экологическая безопасность и безопасность ресурсов;

\* Строительство экологического города и урбанизация в качестве стимуляторов и фундамента развития экономического пояса вдоль шелкового пути;

\* Реализация принципов Зеленой экономики при строительстве экономического пояса вдоль Шелкового пути;

\* Декриминализация экономического пояса вдоль Шелкового пути;

\* Региональный инвестиционный маркетинг экономического пояса вдоль Шелкового пути.

Национальные проекты «Шелковой дорожной карты». По сравнению с российским Евразийским союзом и американским планом «Новый Шелковый путь» китайский «Экономический пояс вдоль Шелкового пути» – всесторонний

проект, который распространяется на Восток, Запад, Север и Юг. И если он получит развитие, то принесет выгоду примерно трем миллиардам человек. В рамках китайской идеи экономического пояса в Казахстане целесообразно создать в границах зоны влияния Шелкового пути на землях областей Казахстана Евразийскую экономическую зону торгово-экономического сотрудничества, которая будет включать Китай, Центральную Азию и Европу.

Контуры плана национальной «дорожной карты». Необходимым условием успеха подготовки плана «дорожной карты» является четкая расстановка приоритетов участия Республики Казахстан в хозяйственном обустройстве зоны влияния Шелкового пути. Для этого республика располагает национальными ресурсами, кадрами, инфраструктурой, новым экономическим пространством, научной базой, желанием улучшить жизнь, повысить устойчивость и безопасность национальной экономики.

## Меры по обеспечению развития производительных сил национальной экономики

### *Интеграции технологического развития*

- Создание единого научно-технологического пространства.
- Расширение научно-технического сотрудничества Казахстана с международными институтами.
- Построение информационной платформы мониторинга и навигации объектов производительных сил.
- Создание благоприятного режима промышленникам и предпринимателям безущербного использования ресурсов жизнедеятельности и увеличение производства товаров и услуг на экспорт.
- Формирование единой экономической территории в зоне влияния Шелкового пути.

- Обеспечение условий производства конкурентоспособной продукции объектов национальных производительных сил.

### *Инфраструктура мобильности*

- Формирование региональных, технологических и отраслевых кластеров для обеспечения производств товаров и услуг, перемещения трудовых ресурсов и продукции их переработки.

- Совершенствование национальных законодательств с учетом авторитетности задачи обеспечения устойчивости и безопасности национальной экономики.

- Построение и дальнейшее развитие системного придорожного сервиса.

- Обеспечение условий международному туризму и рекреации.

### *Внешикономическая сфера деятельности*

- Расширение территориальной и отраслевой деятельности национальных компаний.

- Обеспечений условий выводу на мировой уровень национальных компаний.

Примером вхождения в экономический пояс может служить Кызылординская область, которая исторически была и будет центром Великого Шелкового пути. Здесь проходит 1024 км автомобильной магистрали Шелкового пути Шымкент-Кызылорда,

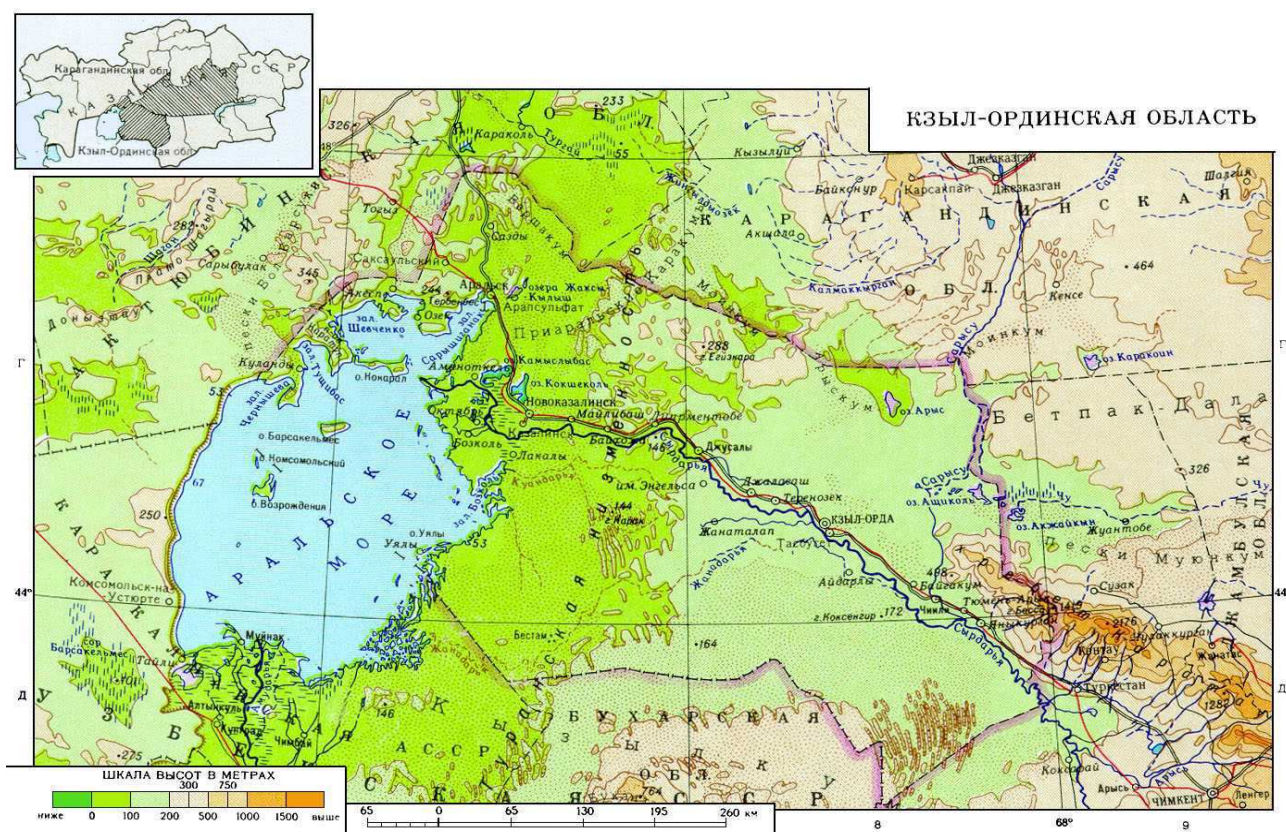
Область расположена к востоку от Аральского моря в нижнем течении реки Сырдарья, в основном в пределах Туранской низменности (высота 50-200 м). В пределы Кызылординской области входит северо-восточная половина Аральского моря. Открытие в Экономическом поясе Шелкового пути



промышленных центров по освоению природных ресурсов на благо Казахстана, несомненно, придаст положительный импульс экономическому развитию Кызылординской области. Очень важное значение здесь имеет развитие сектора логистических услуг. К 2020 году благодаря транспортного коридора «Западная Европа-Западный Китай» и водного судоходного канала «Азия» ожидается кратное увеличение объемов перевозок, так как в районе Кызылорды пересекутся Морской Шелковый путь и Морской судоходный канал «Азия». Это позволит развить сотрудничество в огромном регионе, где более 4 миллиардов человек - 63% мирового населения с коллективным ВВП более 21 триллиона долларов. Это почти 30% мирового ВВП.

*Кызылординская область* является центром экономического пояса Шелкового пути. На территории региона имеются достаточные запасы рудных залежей свинца, цинка, золота, серебра, железа, угля, молибдена-ванадия, циркония-титана. Очень важное значение здесь имеет развитие сектора логистических услуг. К 2020 году благодаря автомобильной магистрали «Западная Европа-Западный Китай» и водного судоходного канала «Азия» ожидается кратное увеличение объемов перевозок), Министерства, национальные компании Республики Казахстан (Министерство по инвестициям и развитию, Казахские железные дороги, Минсельхоз ...), ....

Вне всякой конкуренции по комплексному показателю уровня жизни стоит Кызыл-Ординская область. В Приаралье из-за дефицита пресной воды и гибели Аральского моря возник кризис и депрессия во всех общественных и природных системах. Проблемы этого региона по своей значимости не уместаются в рамки республиканских и требуют привлечения помощи других государств.



Площадь области 226 тыс кв.км. Население 712,9 тыс человек (2012), городское 65%. Плотность населения человек/1 кв. км. Запасы природных ископаемых представлены богатыми месторождениями железных и полиметаллических руд, урана, нефти, поваренной соли, известняка, кварцевых песков.

Кызылординская область является крупным производителем и поставщиком поваренной соли, кварцевого песка, бахчевых, рыбных изделий, и одним из единственных - риса. В области производится также строительные материалы, швейные изделия, мебель и т.д.

В общем объеме производства Республики на долю области приходится производство 90% риса, 70% поваренной соли.

Основными факторами, содействующими индустриальному развитию области, являются богатые минерально-сырьевые ресурсы, собственные энергоносители и развитая транспортная инфраструктура.

Прежде всего, это богатые запасы углеводородного сырья. В Южно-Тургайском прогибе утвержденные запасы составляют более 350 млн. тонн нефти и более 100 млрд. кубометров газа. Предварительная разведка Аральского бассейна уже дает прогноз на 75 млн. тонн нефти и более 2,3 трлн. кубометров газа. Потенциальная ценность извлекаемых запасов углеводородного сырья по области оценивается в 130,8 млрд. долларов США, в том числе: нефти – 72,5, газа – 50,4, конденсата – 7,9 млрд. долларов США.

В области сосредоточено 65% - ванадия, 15.1% - цинка, 13.7% - урана, 9.6% - свинца, 4.7% - нефти, газа и конденсата, 3.4% - подземных вод от их общеказахстанских запасов.

Кроме того, широко распространены полезные неметаллические ископаемые: кирпичные суглинки, керамзитовое сырьё, песчано-гравийный материал, кварцевые пески и пески для строительных материалов, строительные камни, известняки для производства извести, поваренный соль. Здесь сосредоточены огромные запасы высококачественного кварцевого песка Аральского месторождения, с содержанием оксида кремния свыше 98,5%, запасы, которых составляют более 50 млн. тонн, а также месторождения поваренной соли «Арысское» с утвержденными запасами свыше 163 млн. тонн, также «Жаксыкылышское» в Аральском районе с утвержденными запасами свыше 12 млн. тонн, которые имеют все предпосылки для реализации крупных инвестиционных проектов региона.

В целом потенциальная извлекаемая ценность балансовых и прогнозных запасов по основным видам твёрдых полезных ископаемых составляет 26,7 млрд. долларов США.

Главным сдерживающим фактором использования природных ресурсов и экспорта продукции их переработки, а, следовательно, и всей национальной экономики Республики Казахстан является нарастающий дефицит пресной воды. Повышение водообеспеченности области откроет возможности для инвестирования и развития: горнодобывающей, обрабатывающей и пищевой

промышленности, энергетики, металлургии, машиностроения, сельского хозяйства и строительной индустрии.

Мероприятия «Шелковой дорожной карты» нацелены на ликвидацию угроз, снижающих благосостояние и качество жизни населения области.

Поскольку принятие основополагающих решений относится к компетенции правительств, «дорожная карта» должны быть разработана в тесном сотрудничестве власти, науки и бизнеса.

Составной частью плана «дорожной карты» являются национальные инновационные проекты по созиданию и внедрению технологий нового поколения, обеспечивающие Казахстану устойчивость и безопасность национальной экономики (увеличение располагаемых водных ресурсов, создание новых производств, совершенствование агропромышленного комплекса, охрана естественной природы посредством продления работоспособности аккумуляторных батарей ...).

В 2015 году ожидается завершение создания придорожной инфраструктуры вдоль автобана «Западная Европа – Западный Китай». Придорожная инфраструктура, классифицированная по категориям А, В и С, включит в себя проекты с курортными гостиницами, ресторанами, кафе, магазинами, стоянками, автозаправочными станциями, а также многими другими необходимыми для автобана объектами.

Срок подготовки «дорожной карты» - шесть месяцев.

Модель финансирования – государственно-частное партнерство.

Вместо выводов. Реализация инвестиционных проектов «Шелковой дорожной карты» позволит не только превратить казахстанскую территорию Экономического пояса в самодостаточное пространство, но и вывести Казахстан в финансовый донор бюджета республики. Кроме того она будет способствовать экономическому росту устойчивости и безопасности Казахстана, который является основным регионом Шелкового пути, замыкая на себе три его основных полюса: Китай, Россию и Персидский Залив. Казахстан

же, расположенный в центре Евразии, связующим мостом между этими полюсами и странами Центрально-Азиатского региона: Кыргызстаном, Узбекистаном, Таджикистаном и Туркменистаном, а также главным транзитным коридором на пути доступа к мировым рынкам.

Геостратегическое месторасположение Казахстана способствует тому, чтобы экономический пояс Шелкового пути сделать образцовым примером для подражания, в части оказания услуг участникам движения по уникальному экономическому коридору, который будет насыщен придорожной инфраструктурой.

Реализация предлагаемой «Шелковой дорожной карты» на основе взаимодействия государства, международных организаций и бизнеса направлено на создание образцовой международной транспортной инфраструктуры экономического пояса Шелкового пути и вовлечение в хозяйственный оборот ресурсы развития Казахстана благодаря новому экономическому коридору.

Создание на территории Казахстана образцовой международной транспортной инфраструктуры экономического пояса Шелкового пути, потребует устойчивого обеспечения вновь вводимых объектов производительных сил зоны влияния экономического коридора: новыми технологиями, формами взаимодействия хозяйствующих компаний, инвестициями, рабочей силой, транспортом, водой, электроэнергией, социальной инфраструктурой и т.д.). А для этого необходимо выполнить в «Шелковой дорожной карте» специальные исследования и проектировки.

Необходимые объемы работ и сроки финансирования строительства, эксплуатации новых объектов могут быть названы лишь после разработки в составе «дорожной карты» государственной схемы развития и размещения производительных сил областей Казахстана, входящих в Экономический пояс Шелкового пути.

После обсуждения основных положений «дорожной карты» будут внесены в нее соответствующие уточнения с указанием ответственных исполнителей, экспертной оценки сметы расходов по разделам на проектирование и изыскания с календарным графиком работ.

Несмотря на то, что географически было бы выгоднее напрямую везти через Россию, обстоятельства сегодня таковы, что многое делается в обход нашей страны.

К примеру, если включить в Морской Шелковый путь доставку грузов через Суэцкий канал через Босфор и Дарданеллы, а дальше в Крым и оттуда по материку – это интересно и привлекательно, но турецкие проливы перегружены. Сейчас там стоят очереди из танкеров и зерновозов, а если этот поток усилится еще и китайскими грузами, то он встанет.

#### Список литературы:

1. Рыскулов Д.М. Трансазийский торговый путь. Экономические стратегии.-2011.-№6

2. Рыскулов Д.М. Трансазийский Коридор Развития: вчера, сегодня, завтра. Монография. - М.: Креативная экономика, 2012. - 238с.:илл.

3. Рыскулов Д.М. Трансазийский Коридор Развития. Геополитика и экономика. Монография. – М.: ОАО «ИТКОР», 2014.- 526с.

4. Рыскулов Д.М. Трансазийский Коридор Развития. Решение проблем континента «мягкой силой». Монография. – М.: ОАО «ИТКОР», 2015.-276с.

5. От моря до моря? Великий шелковый путь.

[http://russiancouncil.ru/inner/?id\\_4=5129#top](http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=5129#top)

6. Новый Шёлковый путь - стратегические интересы России и Китая

<http://oko-planet.su/finances/financesday/223654-novyuy-shelkovyy-put-strategicheskie-interesy-rossii-i-kitaya.html>

7. «Экономический пояс Шелкового пути» и «морской Шелковый путь 21-го века» придают импульс китайско-египетскому сотрудничеству

[http://m.russian.china.org.cn/russian/doc\\_1\\_26356\\_178914.html](http://m.russian.china.org.cn/russian/doc_1_26356_178914.html)

8. Речные суда в степях Казахстана. Д. Верхотуров

<http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1209357600>