

Какие возможности для развития казахстанской экономики открывает «Экономический пояс Шелкового пути»

М. Қажыкен

Пять лет назад Китай анонсировал свой глобальный мегапроект, затрагивающий почти весь евразийский континент, и известный как «Экономический пояс Шелкового пути» (часто используются сокращенные названия: «Пояс и путь» или «Один пояс – один путь»). Согласно вполне реалистичным планам Китая в ближайшие годы начнется формирование разнообразной инфраструктуры (транспортной, производственной, энергетической), получит мощный импульс региональная и международная торговля. [1] Одновременно с формированием инфраструктуры «пояса» будут создаваться его экономические институты.

Китайская инициатива «Один пояс – один путь», несомненно, внесет значительный вклад в общемировую тенденцию региональных интеграций национальных экономик. Соответственно, эта инициатива и для Казахстана может стать крупномасштабным интеграционным проектом, затрагивающим все аспекты его развития. У данной интеграции будет свой уникальный характер, но принципы сближения, безусловно, должны основываться на либеральных ценностях: добровольность участия, свобода в принятии решений и равенство в доступах к возможностям. Это принципы мягкой экономической интеграции, которая не предполагает образование надгосударственных институтов, то есть гарантирует странам-участницам сохранение полного экономического суверенитета. [4]

При заинтересованном участии всех стран, расположенных вдоль транспортных маршрутов «Экономического пояса Шелкового пути», в формировании его инфраструктуры и институтов высока вероятность возникновения целого ряда потенциальных возможностей для развития их экономик, и даже всего евразийского континента. Следовательно, Казахстан, находясь между такими мощными экономическими полюсами, как Китай и ЕС, получит реальные возможности для развития предпринимательства, расширения географии и масштабов своей внешней торговли, и в целом, для обновления экономической модели. Ниже вкратце опишу только восемь наиболее существенных возможностей из множества потенциально доступных для казахстанского предпринимательства.

Во-первых, перед Казахстаном открывается возможность мягкой интеграции в «Экономический пояс Шелкового пути».

Китайская инициатива не предполагает создание надгосударственных институтов, как в ЕС и ЕАЭС. Более того, создание «центрального правительства» невозможно, если в проекте будут участвовать многие страны континента с разными моделями политической системы. Поэтому

странам-участницам «Пояса и пути» придется найти универсальный формат сотрудничества, способ коллективного принятия решений. Такое сотрудничество должно основываться на принципах демократии, прежде всего: подчинения меньшинства большинству при строгом соблюдении определенных норм и правил.

Мягкая интеграция – это, по сути, гармоничное сочетание свобод и ограничений (требования, запреты), стимулов и санкций, которые могут применяться коллективно или одной страной. Очевидно свобод должно быть больше чем ограничений, стимулы должны применяться чаще, чем санкции. Множество свобод означает и наличие доступных альтернатив, например, возможность выбора наилучшего варианта транспортировки товаров по коммуникациям «Пояса и пути».

Мягкая интеграция допускает формирование транснациональных производственных систем (технологические цепочки, сетевые структуры), включающих многонациональные совместные производства. Иными словами производственные системы могут быть мультинациональными, что в свою очередь обусловит необходимость выстраивания специальной правовой базы, способствующей совместной разработке и реализации стратегии развития «Пояса и пути».

Одним из преимуществ модели мягкой интеграции в «Экономический пояс Шелкового пути» является планомерное развитие экономики Китая, дающее странам-участницам надежные долгосрочные ориентиры. [2]

Таким образом, модель мягкой интеграции даст Казахстану шанс разорвать технологическое отставание, проводить собственную стратегию реструктуризации и модернизации действующих производств, создавать новые материальные активы без жесткой привязки к какой-либо крупной экономике. Промышленность – это каркас национальной экономики, основа благополучия и безопасности общества, поэтому она должна быть объектом суверенной экономической политики правительства. Вместе с тем промышленность Казахстана может стать частью производственной системы «Пояса и пути», если правительство и предприниматели будут укреплять сотрудничество с зарубежными партнерами, создавая взаимодополняющие производства и объекты инфраструктуры.

Во-вторых, возможность участия в создании и использовании транспортных коридоров и их инфраструктуры.

Название «Один пояс – один путь» содержит смысловую информацию о наличии прямой взаимосвязи между развитием транспортной

инфраструктуры и развитием экономики. Понятие транспортная инфраструктура включает в себя помимо традиционных видов транспорта (железнодорожный, автомобильный, водный и воздушный), также трубопроводный транспорт (нефте-газопроводы), высоковольтные линии электропередач, кабеля передачи цифровой информации и иные физические объекты международной коммуникации. Транспортная инфраструктура будет служить материальной формой «Экономического пояса Шелкового пути», ее сетевой артерией, соединяющей множество локальных объектов производственной системы, связывающей национальные экономики. Следовательно, мегапроект предоставит Казахстану возможность развивать внутреннюю транспортную систему в рамках международных транспортных коридоров, сопрягать ее с транспортной инфраструктурой стран, расположенных вдоль «Пояса и пути».

Неотъемлемым компонентом современной транспортной отрасли является транспортная логистика. Для потребителя транспортных услуг перевозка и логистика являются единым целым. В частности, эффективное осуществление мультимодальных перевозок или бесперебойное функционирование транспортных хабов невозможно без налаженной системы транспортной логистики, которая, в свою очередь, состоит из множества элементов, создающих целостность данной услуги, например, сквозное тарифообразование по всему маршруту движения груза, унифицированные таможенные формальности и т.д. Без логистики сложно осуществить интеграцию в международные транспортные коридоры, сократить стоимость затрат и сроков доставки грузов.

У Казахстана появится возможность согласованной разработки и скоординированного осуществления совместно с государствами – участниками мегапроекта своей транспортной политики. Соответственно будет возможность участвовать в формировании общего транспортного пространства «Пояса и пути», в том числе в создании общего нормативного порядка на рынках транспортных услуг. Главный принцип общего нормативного порядка – предоставление всем субъектам свободного и равного доступа к услугам транспортной инфраструктуры любой страны. Тем самым может быть реализована идея институциональной состыковки наземных дорог, воздушных и морских трасс, а также поддерживающей инфраструктуры (аэронавигация, порты, складские терминалы и др.).

В результате рационального использования данной возможности транспортная инфраструктура «Пояса и пути» свяжет казахстанскую экономику с дальними внешними рынками, минимизирует издержки, связанные с ее удаленностью от мировых морских коммуникаций.

В-третьих, возможности для развития малого и среднего предпринимательства (далее - МСП).

В «Экономический пояс Шелкового пути» в основном будут вовлечены южные и западные регионы Казахстана, наиболее густонаселенные, имеющие избыток дешевой рабочей силы, а также благоприятные климатические условия для развития МСП. В настоящее время и в обозримой перспективе через эти территории будут проходить нефте- и газопроводы, что гарантирует высокий уровень энергоснабжения производств. Плюс ко всему сказанному наличие разнообразных природных ресурсов увеличивает потенциал развития промышленного производства этих территорий. Благоприятные условия и ресурсные потенциалы южных и западных регионов Казахстана, могут быть эффективно использованы в комплексе со стратегией развития «Пояса и пути», что откроет широкие перспективы для диверсификации и реструктуризации всей казахстанской экономики.

В казахстанском сегменте «Экономического пояса шелкового пути» должны в приоритетном порядке полу-чать стимулы и поддержку государства субъекты МСП. Стимулы и поддержка развития предпринимательства может быть реализована в форме целенаправленной капитализации субъектов МСП. Благодаря строительству «Пояса и пути» по согласованным стратегиям и конкретным инвестиционным проектам ключевые участники процесса капитализации (инвесторы и кредиторы, консалтинговые и инжиниринговые компании) получают ясные ориентиры. Для минимизации рисков участников капитализации, должно быть обеспечено справедливое разделение ответственности сторон.

Ожидается, что «Один пояс – один путь» создаст возможности для развития инновационного предпринимательства. Это потребует, чтобы государство целенаправленно и упорядоченно осуществляло меры поддержки частных инициатив по модернизации действующих производств, созданию компаний типа платформы, внедрению новых технологий, в том числе на основе блокчейна, соединения производственных факторов через цифровые технологии. Инновации в бизнес моделях помогут субъектам МСП быстро адаптироваться к непрогнозируемым колебаниям конъюнктуры рынков, к стремительно изменяющимся условиям в пространстве «Пояса и пути». Возможности для развития инновационного предпринимательства наилучшим образом создаются и осуществляются в локальных зонах со специальным правовым режимом (свободные торговые зоны, экспортные промышленные зоны, технологические зоны и др.).

Известно, что серьезные препятствия для развития МСП создают своим нерыночным поведением субъекты крупного предпринимательства (крупные компании), зачастую имеющие олигархическую природу. Задача преодоления негативного влияния крупных компаний ложится на плечи не только государства, но и общественных организаций предпринимателей, обязанных актуализировать и отстаивать интересы субъектов МСП. Национальное объединение предпринимателей

должно быть независимой от государства организацией, чтобы могла реально противостоять мощи неэкономического влияния крупных компаний на рынки ресурсов.

В-четвертых, возможность скоординированного регулирования рынка экономических ресурсов.

Развитие «Экономического пояса Шелкового пути» будет нуждаться в разнообразных экономических ресурсах, прежде всего в трудовых ресурсах, минеральном сырье и углеводородах. Очевидно, потребность в этих ресурсах будет постепенно расти. Экономические ресурсы мобильны, и обычно перетекают туда, где находят наиболее эффективное применение. Чтобы острая конкуренция на рынках экономических ресурсов не нанесла вред реализации мегапроекта «Один пояс - один путь», странам участницам придется целесообразно и чрезвычайно аккуратно регулировать рыночный спрос и предложение.

«Пояс и путь» будет вовлекать в свои проекты огромное количество трудовых ресурсов, что обусловит возникновение миграционных потоков. Невозможно остановить миграцию рабочей силы, нельзя запретить людям против их воли мигрировать в поисках лучших возможностей приложения своих способностей, поиска лучших условий жизни. Миграция - одна из важнейших свобод человека. Поэтому придется скоординировано регулировать трудовую миграцию по унифицированным правилам, сводящим риски до минимума, в том числе направлять миграционные потоки. Регулирование миграции связано с повышением качества трудовых ресурсов, соответственно с вопросами подготовки и переподготовки кадров.

Углеводородные ресурсы Казахстана еще долго будут оставаться ликвидным товаром, в импорте которых заинтересована растущая экономика Китая. Аналогичные ресурсы имеют и другие страны вдоль «Пояса и пути». Естественно между странами возникнет конкуренция, в которой будут и победители, и проигравшие. Поэтому возникнет необходимость в скоординированном регулировании рынка энергетических ресурсов в пространстве «Пояса и пути», чтобы минимизировать потери сторон. Регулирование не должно переходить определенные пределы, уровень которых согласовывается сторонами. Это также означает, что жесткому регулированию подлежат крупные компании недропользователи. Кроме того, должно быть минимальное государственное, по сути, нерыночное перераспределение энергетических ресурсов.

В-пятых, возможность развития внешней торговли на основе двусторонних соглашений.

Мегапроект «Путь и пояс» открывает казахстанским предпринимателям доступ на огромный рынок Китая, который для них по своим масштабам адекватен одной трети мирового рынка. Кроме того, перед отечественными предпринимателями открываются рынки азиатских стран с населением в несколько раз превышающим численность населения ЕАЭС. Для извлечения

максимальной выгоды Казахстану надо выстраивать торговые отношения со всеми торговыми партнерами в рамках мегапроекта.

Приоритетным форматом внешней торговли должно быть двустороннее соглашение о взаимной торговле. Соглашение позволит поэтапно формировать национальные институты двусторонней торговли, создавать нормативный порядок, гармонизированный с принципами, нормами и правилами ВТО. Совокупность двусторонних соглашений может лечь в основу регионального соглашения об общем рынке (или конкретных рынках). Нет препятствий для разработки согласованной торговой стратегии, включающей систему совместных мер, решение общих задач. В целом, двусторонние торговые соглашения позволят целесообразно регулировать экспорт и импорт, повысить адаптивность национальной экономики.

В рамках двусторонних соглашений облегчается унификация правил и способов поддержки субъектов внешней торговли, что крайне важно для минимизации возникновения конфликтов. Унифицированные правила и способы должны позволять легитимно стимулировать и поддерживать спрос на казахстанскую продукцию со стороны китайских (и иных зарубежных) покупателей, поддерживать реэкспорт.

Благодаря взаимной торговле возникнут многочисленные предприятия, использующие в качестве промежуточной продукции товары, которые перевозятся по международным транспортным маршрутам вдоль «Пояса и пути». Специализируясь на глубокой переработке сырья и производстве конечной продукции, такие компании станут звеньями международных производственных систем. Произведенная продукция будет далее реэкспортироваться по каналам «Экономического пояса Шелкового пути». В дополнение ко всему ведение двусторонней торговли в национальных валютах будет способствовать стабилизации обменного курса тенге.

Система двусторонних торговых соглашений со странами вдоль «Пояса и пути» может создать предпосылки для радикальной корректировки условий ЕАЭС, то есть даст веские аргументы отхода от концепции жесткой интеграционной конструкции, или даже поставит вопрос выхода из нее. Это, пожалуй, будет главнейшей возможностью Казахстана освободиться от авторитаризма наднациональных институтов ЕАЭС.

В-шестых, возможность координации финансового регулирования и контроля над финансовыми потоками.

В процессе формирования и функционирования «Пояса и пути» неизбежно будут возникать финансовые шоки и риски. Для их минимизации необходимо осуществлять макропруденциальное регулирование национальной финансовой системы, а также трансграничных финансовых потоков. Макропруденциальное регулирование осуществляется совместно правительством и национальным банком.

Таким образом, у Казахстана появится возможность стабилизации финансовой системы, осуществления строгого контроля над финансовыми потоками, влияющими не только на платежный баланс и на важнейшие показатели денежно-кредитной системы, но и на экономическую безопасность страны.

Эффективность макропруденциального регулирования возрастет, если правительства стран-участниц мегапроекта «Один пояс – один путь» гармонизируют национальные законодательства, унифицируют нормы и правила.

Следует подчеркнуть, что без опоры на микропруденциальное регулирование денежно-кредитной системы невозможно выстроить эффективное макропруденциальное регулирование. Микропруденциальное регулирование и фискальная политика должны стимулировать инвестиции, прежде всего направленных на модернизацию и реструктуризацию (диверсификация, специализация, изменение масштабов) действующих компаний, а также строительство инфраструктуры и новых производств.

Таковы вопросы повестки дня совместных действий правительства и национального банка Казахстан.

Одними из крупных источников фондирования банковской системы Казахстана могут стать Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути. Устав Фонда позволяет учреждать субфонды (дочерние фонды) в соответствии с региональными и отраслевыми потребностями, а также потребностям определенных категорий проектов. Китай планирует поощрять правительство и предпринимателей Казахстана к сотрудничеству по формированию этих двух финансовых институтов и использованию их ресурсов. [1]

В-седьмых, возможность осуществления политической координации принятия стратегических решений по вопросам развития «Пояса и пути».

В данной статье речь идет только о политической координации аспектов экономического сотрудничества.

Политическая координация входит в число пяти направлений сотрудничества правительств стран – участниц мегапроекта «Один пояс – один путь». [3] У правительства Казахстана появится возможность координировать свои действия с партнерами по «Поясу и пути» для извлечения оптимальной выгоды от сотрудничества. Однако такую возможность чрезвычайно сложно воплотить на практике, поскольку надо находить взаимопонимание с государствами с разными политическими системами, политической культурой, стратегическими целями и приоритетами и, наконец, разными масштабами экономик, что немаловажно. Искать и находить компромисс необходимо, но не достаточно. Ключевым фактором успеха являются отношения более высокого уровня доверия, что лежит в основе взаимопонимания.

Надо отметить, что координация будет эволюционировать от простейших решений в сфере

развития транс-портных коммуникаций, увеличения объемов транзита и взаимной торговли, упрощения формальностей при пересечении национальных границ, до уровня – когда правительства будут согласовывать совместные стратегии и политики в части углубления экономического сотрудничества, решения проблем регионального масштаба. Разумеется, координация проверяется через неукоснительное выполнение правительствами принятых обязательств и недопущения пересмотра обязательств в одностороннем порядке.

Для политической координации фундаментальным фактором является государственный орган (ведомство), наделенный соответствующими полномочиями, которые необходимы и достаточны для продвижения мегапроекта на национальном уровне. Таким органом может быть отдельное министерство (или агентство), руководитель которого является заместителем премьер-министра.

Вопросы политической координации стратегических решений, прежде всего в сфере экономики и в контексте участия в реализации китайской инициативы, обсуждаются лидерами стран Центральной Азии. Стоит внимательно прислушаться к предложениям о создании институциональной платформы для консолидации интересов и координации действий правительств стран Центральной Азии. Такая платформа должна иметь международный статус, то есть быть легитимной и организационно сформированной. На эту роль подходит Совет сотрудничества тюркоязычных государств. Стимулами к объединению усилий тюркоязычных государств служат совпадение интересов.

В-восьмых, возможность модернизации экономических институтов и смены модели экономики.

Все предыдущие возможности нуждаются в современных экономических институтах, и не только в международных, регулирующих создание и функционирование в целом мегапроекта», но и в системе национальных институтов, регулирующих создание и функционирование компонент «Пояса и пути» в пределах государственных границ. От качества институтов будет во многом зависеть, насколько выгодной для любой страны-участницы (в том числе и для Казахстана) окажется мягкая интеграция, насколько эффективно предприниматели смогут использовать, открывающиеся перед ними возможности.

При формировании институциональной основы «Одного пояса – одного пути» необходимо критически проанализировать существующую институциональную базу ЕАЭС, эволюция которой в основном протекает на наднациональном уровне. Национальные институты ЕАЭС созданы в интересах центрального компонента системы. При их создании зачастую применялись административные рычаги давления, в том числе национальными властями на собственные государственные органы, когда надо было продавить принятие решения. Следует подчеркнуть, что надо не только избежать ошибки

создания институтов ЕАЭС, но и воспользоваться возможностью их устранения.

Итак, в первую очередь, должно быть принято строгое юридическое определение «Экономического пояса Шелкового пути», очерчивающего не столько его пространственные границы, сколько международный правовой статус и формат принятия решений. Затем должны быть согласованы принципы формирования национальных институтов. Главные элементы конструкции институтов - это система двусторонних соглашений, гармонизированных с международными нормами. Путем проведения двусторонних соглашений обеспечивается унификация норм и правил, гармонизация законодательств, и в целом создаются благоприятные условия для того, чтобы предприниматели могли адаптивно развиваться, а общество – извлекать прибыль.

Казахстан совместно с Китаем и другими странами-участницами мегапроекта «Один пояс – один путь» должен участвовать в разработке справедливых институтов. Особое внимание должно уделяться институтам поддержки трансграничной торговли, прямых иностранных инвестиций и промышленной кооперации. Развитие зон свободной торговли – объективное требование к адаптации к новым тенденциям экономической глобализации. И в правовом пространстве зон свободной торговли должна быть справедливая рыночная конкуренция между предпринимателями разных стран.

Выступая на церемонии открытия Форума высокого уровня по международному сотрудничеству в рамках инициативы «Один пояс – один путь» Си Цзиньпин сказал следующее: «Мы должны создать открытую платформу сотрудничества, защищая и развивая открытую мировую экономику. Мы должны совместно создавать такую среду, которая будет способствовать открытости и развитию, формировать справедливую, равноправную и прозрачную систему международных торговых и инвестиционных правил. Мы должны обеспечивать упорядоченное применение производственных факторов, эффективное распределение ресурсов и полную интеграцию рынка. Мы приветствуем усилия других стран по развитию открытых экономик с учетом их национальных условий, по участию в глобальном управлении и по созданию общественных благ. Вместе мы можем построить обширное сообщество с общими интересами». [1] Нечего добавить в это емкое по содержанию и привлекательное по своей либеральной сути обращение китайского лидера, адресованное ко всем потенциальным участникам осуществления мегапроекта XXI века.

* * *

Формирование «Экономического пояса Шелкового пути» является инициативой глобального масштаба, выдвинутой Китаем для достижения открытости в новых исторических условиях, и одновременно платформой для создания благоприятных возможностей для всех стран,

расположенных вдоль ее транспортных магистралей. Экономические выгоды смогут извлекать большинство стран евразийского континента.

Однако до сих пор не определен юридический статус мегапроекта «Пояс и путь», чтобы начать выстраивать его институциональный фундамент, на котором страны-участницы будут воздвигать собственный и непротиворечивый институциональный каркас на основе двусторонних соглашений. Важно, чтобы нормативная основа этого глобального проекта была в идеологическом аспекте незыблемой, но по своим формальным характеристикам - адаптивной к меняющимся условиям современного динамичного мира. Соответственно изначально должен быть заложен механизм эволюционного развития экономических институтов и мегапроекта, его национальных компонент.

Вполне вероятно, что в «экономическом поясе» должен сформироваться уникальный нормативный порядок, удовлетворяющий различные экономические культуры, отвечающий особенностям политических систем стран-участниц. Здесь неприемлемы надгосударственные институты, тем более очевидное доминирование одной или узкого круга стран. Можно предположить, что ключевой компонентой нормативного порядка, будет система двусторонних соглашений. В процессе двусторонних переговоров сформируются общие подходы по таким вопросам, как транзит товаров, порядок реэкспорта, создание совместных производств, ограничения на слияния и поглощения, уровень защиты национальной экономики, границы общего рынка и т.д. Естественно, ключевую роль в формировании институционального каркаса «Пояса и пути» должно играть предпринимательство, поэтому целесообразно создание институциональной платформы в формате совета предпринимателей «Экономического пояса Шелкового пути». Такая платформа предоставит возможность минимизировать силу административного влияния правительств стран «Пояса и пути» на своих партнеров, и тем самым оградить предпринимательство от нерыночных факторов.

Главное свойство современной экономики – это быть адаптивной, то есть способной гибко и адекватно трансформироваться под динамичные изменения, как внешней среды, так и под запросы предпринимательства. [4] Адаптивные свойства экономике придают свободные и конкурентные институты, их главные создатели - правовое государство и гражданское общество.

У Казахстана появится возможность изменить модель экономики, создать новую, которая обеспечит наилучшее совмещение способностей и возможностей предпринимательства. Такая модель должна создавать предпринимателям возможности быстро и эффективно приспосабливаться к меняющимся условиям.

Казахстан должен безошибочно оценить возможности, которые открывают перед ним

торгово-экономические отношения с Китаем. Вместе с тем, Китай создает риски, которые также должны быть своевременно обнаружены, чтобы избежать их или успешно преодолеть. Иными словами, правительству надо научиться прогнозировать разнообразные возможности и риски, которые генерирует динамичная экономика Китая и ее

инициатива «Пояс и путь». Эти знания необходимы для разработки долгосрочной стратегии активной адаптации Казахстана к экономикам стран вдоль «Пояса и пути», прежде всего к экономике Китая, выстраивая, как много веков назад, выгодные торговые и экономические отношения с могущественным южным соседом.

Литература:

1. Си Цзиньпин «О государственном управлении» II – Пекин / Издательство литературы на иностранных языках / 2018, стр.909
2. China' Economy: Toward 2049
3. Yiwei W. The Belt and Rad Initiative What will Chin offer the World in its Rise / New Word Press 2016, p.214
4. Қажыкен М.З. Модель адаптивной экономики / ТОО «Профмедиа Астана» / Астана 2018, стр.478

Резюме:

Мақалада қазақстандық экономиканың дамуына арналған 8 мүмкіндік қарастырылды, ол қытайлық «Бір белдеу - бір жол» бастамасын ашады. Қорытындылар осы мүмкіндіктерді құру және оларға кәсіпкерлерді бейімдеу үшін қажетті негізгі институционалдық шараларды (нормалар мен ережелерді әзірлеу) негіздейді. Әрбір мүмкіндіктің бизнесін жоғалтудан қорғау үшін анықтауға және дереу бейтараптандыруға немесе жоюға қабілетті тәуекелдер бар. Мекемелер либералдық принциптерге негізделген.

Негізгі сөздер: мүмкіндіктер, интеграция, үйлестіру, кәсіпкерлік, тәуекелдер, «Жібек жолының экономикалық белдеуі».

В статье аргументированно рассмотрены 8 возможностей для развития казахстанской экономики, которые открывает китайская инициатива «Один пояс - один путь». В выводах обоснованы основные институциональные меры (выработка норм и правил), необходимые для создания этих возможностей и адаптации предпринимателей к ним. Каждая возможность таит в себе риски, которые надо уметь своевременно обнаруживать и незамедлительно нейтрализовать или ликвидировать, чтобы обезопасить предпринимательство от потерь. Институты основаны на либеральных принципах.

Ключевые слова: возможности, интеграция, координация, предпринимательство, риски, «Экономический пояс Шелкового пути».

The article reasonably considered 8 opportunities for the development of the Kazakh economy, which opens the Chinese initiative "One Belt - One Way." The conclusions substantiate the main institutional measures (development of norms and rules) necessary to create these opportunities and adapt entrepreneurs to them. Every opportunity is fraught with risks that need to be able to timely detect and immediately neutralize or eliminate, in order to protect business from losses. Institutions are based on liberal principles.

Keywords: opportunities, integration, coordination, entrepreneurship, risks, «The Silk Road Economic Belt».

Сведения об авторе:

Қажыкен М.З. – д.э.н., директор «Институт исследований современного общества» (г.Астана)