

Выступление М Кажыкен на международном круглом столе
«Укрепление сотрудничества между странами Шанхайской Организации
Сотрудничества, совместное строительство нового
азиатско-европейского мультимодального коридора»
(Китай, г. Ляньюньган, 16-18 августа 2023 г.).

Уважаемый вице-губернатор господин Фан Вэй!

Уважаемые участники круглого стола!

Уважаемые коллеги!

Новый Евразийский сухопутный мост - это международный маршрут, соединяющий восточный Китай с Западной Европой через Казахстан. Он также известен как «Экономический пояс Шелкового пути», или коротко: «Один пояс – один путь». Мне как экономисту больше нравится название «Экономический пояс Шелкового пути»

Формирование «Одного пояса – одного пути» является инициативой глобального масштаба, выдвинутой Китаем для развития международной торговли. Сегодня сухопутный маршрут обслуживает десятки стран и регионов, тем самым обеспечивает экономическое сотрудничество на всем Евразийском континенте. «Экономический пояс Шелкового пути» уже начинает играть важную роль в развитии мировой экономики. В будущем экономические выгоды смогут извлекать большинство стран евразийского континента.

Казахстан заинтересованно участвует в формировании «Экономического пояса Шелкового пути». Это проект генерирует больше возможности для развития казахстанской экономики.

Транспортно-логистическая отрасль дает около 6% ВВП Казахстана и занимает 4-е место в его структуре. Правительство Казахстана понимает, что стратегически важно развивать транспорт и логистику, эффективно управлять глобальными цепочками поставок, обеспечить предоставление комплекса логистических услуг. Поэтому в декабре 2022 года приняло Концепцию развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года.

Концепцией предусматривается решение целого ряда задач. Например, модернизация железнодорожного транспорта; расширение сухого порта в специальной экономической зоне «Хоргос-Восточные ворота»; увеличение

пропускной способности морских портов; развитие мультимодальных и контейнерных перевозок; объединение сервисов железнодорожного, морского и авиационного транспорта. Развитие транспортно-логистического комплекса позволит интегрировать Казахстан в глобальную экономику.

Европейский Банк Реконструкции и Развития, а также Всемирный Банк прогнозируют рост торговых потоков из Китая в Европу, Центральную Азию, Ближний Восток, Африку и обратно. К 2030 году через Казахстан могут транзитом проходить более 30 млн тонн грузов. В настоящее время 85-90% железнодорожных перевозок составляет транзит.

Развитие торговли в Центрально-азиатском регионе требует ускоренного совершенствования и формирования единой системы торговых и промышленных хабов. Приоритетами являются укрепление и развитие Центрально-Азиатского транспортно-транзитного экономического коридора «Север – Юг», соединяющего Южную Азию (Афганистан, Пакистан, Индию) с регионами Европы, Центральной Азии, Урала, Сибири, а также дальнейшее развитие других международных транспортных магистралей.

К 2030 году транспортно-логистические коридоры, проходящие через Казахстан, должны в полной мере обеспечивать потребности экономики в транспортных услугах. Для достижения стратегической цели становления Казахстана региональным транзитным хабом будут реализованы меры по следующим направлениям:

- развитие трансграничных хабов и терминальной сети для увеличения транзита и обеспечения мультимодальной транспортировки;
- повышение пропускной способности международных транзитно-транспортных коридоров, логистических терминалов и пунктов пропуска;
- устранение нефизических барьеров в международном транспортном сообщении;
- упрощение таможенного администрирования мультимодальных перевозок грузов в международном сообщении;
- совершенствование национального законодательства и заключение новых межгосударственных соглашений в области транспорта и транзита.

Назову несколько конкретных проектов по логистической обработке грузов. На границе с Кыргызской Республикой будет создан «Индустриальный торгово-логистический комплекс». На границе с Узбекистаном будет построен «Международный центр промышленной кооперации «Центральная Азия». На

берегу Каспийского моря появится контейнерный хаб «Каспийский узел». На границе с Китайской Народной Республикой сформируется приграничный комплекс «Хоргосский узел».

Кроме того, будет создана информационная система цифровых международных коридоров, интегрированная с информационными системами таможенного и пограничного контроля, а также системой платных автодорог. Это позволит оценивать интенсивность движения, направление и плотность грузопотоков.

Повторю, что формирование «Экономического пояса Шелкового пути» является инициативой глобального масштаба. Казахстан, находясь между такими мощными экономическими полюсами, как Китай и Евросоюз, получит реальные возможности для развития предпринимательства, расширения географии и масштабов своей внешней торговли. Перечислю наиболее существенные возможности из множества потенциально доступных.

Во-первых, перед Казахстаном открывается возможность мягкой интеграции в экономический пояс Шелкового пути.

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

В-третьих, возможности для развития малого и среднего предпринимательства.

В-четвертых, возможность скоординированного регулирования рынка экономических ресурсов.

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

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

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

Вместе с тем, хочу отметить одну существенную проблему. К сожалению, до сих пор не определен юридический статус мегапроекта «Один пояс – один путь», чтобы начать выстраивать его институциональный фундамент. Такой фундамент нужен, чтобы страны-участницы могли начать 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, и его национальных компонент.

Вполне вероятно, что в «Экономическом поясе Шелкового пути» должен сформироваться уникальный нормативный порядок, удовлетворяющий различные экономические культуры, отвечающий особенностям политических систем стран-участниц. Здесь неприемлемы надгосударственные институты, тем более - доминирование одной страны или узкого круга стран. Могу 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 Евразийского сухопутного моста 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-участниц на своих партнеров, и тем самым оградить предпринимательство от нерыночных факторов.

Страны-участницы должны безошибочно оценить возможности, которые открывают перед ними мегапроект «Один пояс – один путь». Однако, мегапроект может создать риски, которые также должны быть своевременно обнаружены, чтобы избегать их или успешно преодолевать. В решение этой задачи свой профессиональный вклад могут сделать ученые экономисты, в том числе «Международного университета Астана» который я имею честь представлять на круглом столе.

Благодарю за внимание.