

ВОЗМОЖНОСТИ, КОТОРЫЕ МОЖНО И НУЖНО РЕАЛИЗОВАТЬ

OPPORTUNITIES, WHICH CAN BE REALIZED

УДК: 339.565 (575.5) (04)

Абыкеева Мээрим Абдылдабековна
кандидат экономических наук, доцент Университета АДАМ/БФЭА
г. Бишкек, Кыргызская Республика
e-mail: abykeeva_meerim@mail.ru

Муратова Алина Муратовна
магистрантка 2-го года обучения
Университета АДАМ/БФЭА
г. Бишкек Кыргызская Республика
e-mail: Alina_muratova95@mail.ru

Аннотация: В начале третьего тысячелетия человечество столкнулось с необходимостью искать новые пути сотрудничества или восстанавливать забытые. Всеобъемлющее, комплексное изучение и **восстановление Великого Шелкового пути, как «пути диалога»**, вполне соответствует такой необходимости. Возрождение древней транснациональной магистрали — Великого Шелкового пути, стало отражением стремления многих государств и авторитетных организаций расширить зоны стабильности и пространства доверия, стимулировать экономическое и политическое сотрудничество молодых независимых государств между собой и с развитыми государствами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, попыткой реализовать **перспективную идею евроазиатского транзита**. Особую актуальность возрождению сухопутного межконтинентального транспортного проекта придает интенсификация сотрудничества в рамках ШОС и ЕАЭС.

Ключевые слова: Великий Шелковый путь, транснациональная магистраль, экономическое и политическое сотрудничество, ШОС, ЕАЭС.

Abstract: At the beginning of the third millennium, mankind faced the need to seek new ways of cooperation or restore forgotten ones. Comprehensive, comprehensive study and restoration of the Great Silk Road, as a "path of dialogue", fully corresponds to this need. The revival of the ancient transnational highway, the Great Silk Road, was a reflection of the desire of many states and authoritative organizations to expand the zones of stability and the space of trust, to stimulate economic and political cooperation of the young independent states among themselves and with the developed states of Europe and the Asia-Pacific region, an attempt to realize the perspective idea of the Eurasian transit. The intensification of cooperation within the framework of the SCO and the Unified Energy System is of particular relevance to the revival of the land intercontinental transport project.

Keywords: Great Silk Road, transnational highway, economic and political cooperation, East and West, Europe-Central Asia-China

Великий Шелковый путь – одно из наиболее значительных достижений в истории мировой цивилизации. Разветвленные сети караванных дорог пересекали Европу и Азию от

Средиземноморья до Китая и служили в эпоху древности и средневековья важным средством не только торговых связей, но и являлись **культурно-экономическим мостом между Востоком и Западом**, соединявшим народы в их стремлении к миру и сотрудничеству. Шелковый путь оказал огромное влияние на формирование политического, экономического и культурного устройства стран, через которые он проходил. Вдоль всех его маршрутов возникали крупные и малые торговые города и поселения. Особенно испещренной караванными путями была **Центральная Азия**. Ее города – Самарканд, Бухара, Термез, Хива, Отрар, Туркестан, Тараз, Суяб, Баласагун, Ош, Узген и другие, были не только торговыми центрами, но и центрами науки и культуры.

Но к великому сожалению человечества с XVI в. Шелковый путь прекратил свое существование, так как торгово-дипломатические связи Средней Азии и Китая начали заметно ослабевать. Причинами тому явились открытие морских путей, усиление межфеодалных войн, обострение политических отношений между государствами, междоусобицы в **Семиречье**. Почти все средневековые города были разрушены.

И только в начале третьего тысячелетия человечество столкнулось с необходимостью искать новые пути сотрудничества или восстанавливать забытые. Всеобъемлющее, комплексное изучение и **восстановление Великого Шелкового пути, как «пути диалога»**, вполне соответствует такой необходимости. **Глобализация**, которая превратилась в одну из ведущих тенденций мирового развития на рубеже XX-XXI столетий, оказывает все более глубокое воздействие на социально-экономическую, военно-политическую и другие сферы жизни человечества, в том числе, на характер международной жизни. Двигателем глобализационных процессов, стремительно интегрирующих капиталы, технологии, услуги и информацию, является **мировая торговля**. Связывая в единые сети все новые страны, регионы и целые континенты, глобальная экономика оказывает влияние на характер, интенсивность, продолжительность двусторонних и многосторонних отношений. Тенденциям глобального развития соответствует **проект возрождения Шелкового пути**, предусматривающий создание новых возможностей для развития торговых отношений между Азией и Европой, объединение усилий множества стран, находящихся на разном уровне экономического развития и различающихся своим политическим укладом.

В мае 1993 г. в Брюсселе Европейской комиссией была организована встреча представителей государств Центральной Азии и Кавказа, а также Европейского Союза. Целью встречи было рассмотрение возможности интеграции в мировую экономику новых независимых государств – стран Центральной Азии и Кавказа. И прежде всего – развитие транспортной и коммуникационной систем. На Брюссельской встрече был рассмотрен вопрос создания **ТРАСЕКА – транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия**. Эта встреча была первым практическим шагом в возрождении Великого Шелкового пути.

В 1998 г. международная организация ЮНЕСКО объявила о начале десятилетнего проекта, названного **«Интегральное изучение Шелкового пути – пути диалога»**. Проект предусматривал широкое и всеобъемлющее изучение истории цивилизаций, установление тесных культурных контактов между Востоком и Западом, улучшение взаимоотношений между многочисленными народами, населяющими **Евразийский континент**.

Проект возрождения древней транснациональной магистрали — Великого Шелкового пути, стал отражением стремления многих государств и авторитетных организаций расширить зоны стабильности и пространства доверия, стимулировать экономическое и политическое сотрудничество молодых независимых государств между собой и с развитыми государствами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, попыткой реализовать **перспективную идею евроазиатского транзита**. Особую актуальность возрождению сухопутного межконтинентального транспортного проекта придает интенсификация сотрудничества в рамках **ШОС и ЕАЭС**. Одной из задач ШОС также является интенсификация торгово-экономического сотрудничества между странами-участницами. Транспортное сотрудничество здесь является одним из основных направлений. Увеличение экономических связей между государствами-

членами сделает «**Великий Шелковый путь XXI века**» еще более востребованным не только как чисто транзитный маршрут в страны Европы, но и как более удобный вариант доставки грузов в страны ШОС. Поэтому политически и экономически необходимым условием для развития международной торговли является возрождение Великого Шёлкового пути. Проект дает возможность государствам реализовать с максимальной эффективностью преимущества своего географического положения, выстроить здесь современную инфраструктуру, модернизировать с учетом потребностей мировой экономики имеющийся промышленный потенциал, создать новые рабочие места и повысить уровень жизни населения.

ЕАЭС занимается вопросами приоритетных направлений в области реальной экономики. Это вопросы водопользования и энергетики; вопросы транспорта, в частности, развитие транспортного потенциала стран ЕАЭС; вопросы агропромышленного комплекса и вопросы миграции. Именно в рамках решения этой задачи в Кыргызской Республике реализуются проекты в энергетической сфере в Центральной Азии, - в частности, строительство гидроэлектростанций, а также проекты, связанные с обменом электроэнергией из энергоизбыточных регионов в энергодефицитные. Гидроэлектро-энергетика тесно связана с водным регулированием - очень чувствительная тема для всех государств региона Шелкового Пути, и, естественно, эти вопросы могут продуктивно решаться только с учетом интересов всех сторон. Тема сложная, но у нас есть свое собственное представление относительно того, как надо ее решать. На наш взгляд необходимо обратить внимание еще на один проект, который мог бы стать интересным как ШОС, так и ЕАЭС, - развитие транзитного потенциала. О чем речь? Если взять товарооборот между Восточной Азией и Западной Европой, то суммарно в течение года взаимные поставки грузов достигают пятисот миллиардов долларов. 99% этого товара идет морским путем и лишь 1% грузов (в стоимостном выражении) перемещается через государства ЕАЭС. Развитие транзитного потенциала означает создание восполняемого ресурса экономического развития всех государств, входящих в "Шелковый путь". Путь, который охватывал бы территории Казахстана, Узбекистана, Кыргызской Республики, России и Белоруссии. Очень многое в решении этой задачи зависит от позиции Российской Федерации, от ее политики в области транспорта.

Экономический пояс Шелкового пути может гармонично сочетаться и с ЕАЭС. Кроме того, возможна его интеграция и с другими механизмами регионального характера. «Мы должны определить алгоритм взаимодействия для каждой стороны. Экономический пояс должен оказывать содействие развитию национальных инфраструктур, создавать новые рабочие места и активизировать национальные рынки. В современных условиях мы видим активное развитие коммуникаций, а также информацию и глобализацию, которые способствуют сотрудничеству в деле развития региона вдоль экономического пояса. Шелковый путь во всех сферах экономики, в наследовании истории и культуры, а также в освоении огромного потенциала, заложенного в этом регионе», - сказал Темир Сариев, экс-премьер министр Кыргызской Республики. Т. Сариев также отметил, что согласно условиям и потребностям стран и регионов, которые охватывает Шелковой путь, будущий экономический пояс будет действительно охватывать несколько специализированных «поясов». Таковыми являются и транспортно-коммуникационный пояс, и пояс обеспечения источниками энергии (энергетический пояс), и пояс обмена информацией, а также культурно-образовательный пояс, пояс товарной торговли, пояс развития сельского хозяйства, пояс развития туризма, пояс обеспечения безопасности, пояс политического взаимодействия. «Все эти специализированные пояса можно продвигать вперед и синхронно, и последовательно, оставляя им время на так называемое «созревание» условий активности и восприимчивости стран-участниц. Наша задача - делать первоначально то, что можно сделать на данный момент, поэтапно осваивая одну область за другой», - заключил он.

В 2015 году был разработан подробный стратегический план создания Экономического пояса Шелкового пути. Этот проект региональной интеграции предполагает не только создание нового евразийского транспортного коридора, но и значительное укрепление экономического взаимодействия на просторах крупнейшего континента мира. О серьезности намерений

ЭКОНОМИКА

китайского руководства говорит тот факт, что установка на строительство Экономического пояса включена в системоопределяющие политические документы КНР. В них отмечается, что Экономический пояс Шелкового пути станет одним из главных инструментов дальнейшего развития международного сотрудничества КНР. Эксперты говорят, что участие России в проекте Нового Шелкового пути принесет такие значительные выгоды, как развитие инфраструктуры, дальнейшая диверсификация направлений поставки энергоносителей и укрепление инвестиционного сотрудничества с КНР. Уже известно, что основной транспортный путь в рамках Экономического коридора Шелкового пути будет проходить через Москву и заканчиваться в Роттердаме. Его отправной точкой станет портовый город Ляньюньган на восточном побережье КНР, главными узловыми пунктами до Москвы будут Ланьчжоу и Урумчи в КНР, а затем - Бишкек, Душанбе, Тегеран и Стамбул: путь протянется через южное побережье Каспия и Черного моря. А вот "пассажирская ветка" нового Шелкового пути пойдет иначе - через всю Россию. КНР уже заявила о намерении построить высокоскоростную железную дорогу, связывающую Пекин с Москвой. Стоимость строительства оценили в 242 млрд долларов (1,5 трлн юаней). Поездка из Пекина в Москву по новой железной дороге протяженностью 7 тысяч километров займет два дня вместо нынешних шести. Кроме того, в программу Экономического пояса Шелкового пути предложено интегрировать крупные проекты инвестиционного взаимодействия РФ и КНР. Речь, в частности, о программе совместного развития Восточной Сибири, Дальнего Востока РФ и северо-восточных регионов Китая. В стратегии создания Экономического пояса Шелкового пути есть и "План взаимодействия в нефтегазовой сфере с Россией и странами Центральной Азии", разработанный китайским Центром стратегических исследований в нефтегазовой отрасли. Его суть - в создании регионального "энергетического клуба", который позволит Китаю укрепить национальную энергетическую безопасность, а России и странам Центральной Азии углубить диверсификацию поставок энергоносителей.

Таблица 1

Устойчивые макроэкономические показатели Кыргызской Республики ВВП (млрд.долл.США)

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
2,2	2,5	2,8	3,7	5,1	4,6	4,6	6,1	6,5	7,2	7,4	7,9	8,5	9,1

Таблица 2

Рейтинг «Ведение бизнеса – 2015»

Мероприятие	КР	Таджикистан	РФ	Казахстан	Узбекистан	Китай
Сколько процедур занимает открытие бизнеса	2	4	5	6	7	11
Сколько дней занимает открытие своего бизнеса	8	8	10	13	30	39
Сколько процедур занимает получение разрешения на строительство	10	21	22	23	24	25
Сколько дней в среднем нужно для получения разрешения на строительство	141	156	160	228	239	274
Сколько дней занимает регистрация собственности	5	11	19	28	37	55
Насколько защищены права при кредитных операциях по 10 балльной шкале	10	2	2	3	4	5

Около 600 тыс. действующих субъектов малого и среднего бизнеса, 2,6 тыс действующих предприятий с иностранными инвестициями, из них 49% с полным участием иностранного капитала.

Таблица 3

Налоговые ставки (в%)

Налог	КР	Таджикистан	Казахстан	Узбекистан	Китай
НДС	12	20	12	20	17
Подоходный налог	10	8-13	10	10	5-45
Налог на прибыль	10	25-30	10-20	9-35	15-25

Таким образом, оптимистичный настрой и взгляд в будущее хотелось бы подкрепить тем, что история Великого Шелкового пути – это евразийская история широкого культурного взаимодействия и взаимообмена между народами Востока и Запада. Она доказывает, что только тесное сотрудничество и взаимообогащение культур являются основой мира и прогресса для всего человечества.

Список использованной литературы

1. Великий Шелковый Путь: история и экономика. Савченко В.С. Гуманитарные исследования. 2015 №1(5).
2. Культурное и экономическое значение Великого Шелкового Пути в современном мире. Тимофеева В.Б. М.: 2016
3. Проект экономического пояса нового Шелкового пути в рамках российско-китайских отношений. Тимофеева В.Б. М.: 2016
4. Сайт Министерства экономики Кыргызской Республики <http://mineconom.gov.kg>.
5. Цифры 2016-2017 года. Данные Национального статистического комитета Кыргызской Республики.