



ХҒТАР 11.25.19

**Б.Ж. Абжаппарова, Г.У. Биримкулова***Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана, Қазақстан  
(E-mail: hadisha\_1960@mail.ru, bgulnara77@mail.ru)*

### «Белдеу мен Жол» бастамасы – Орталық Азия аймағын дамытудың жаңа серпіні

**Аңдатпа.** Мақалада қытайдың «Бір белдеу – бір жол» экономикалық-логистикалық жаһандық жобасы зерттеледі. Ұзақ мерзімге жоспарланған жоба Орталық Азия аймағының экономикалық интеграциясына ықпал етуге бағытталған. ҚХР ұсынып отырған тұжырымдама Қытайдың саяси қатынастарының қандай да болмасын елдерге қарсы альянс құруды мақсат етпейтіндігін көрсетеді. Жаһандық жоба экономикалық өзара әрекеттесу тұрғысынан алғанда ашықтықты қамтамасыз етеді. Қытай бұл бастаманы басқа да тараптардың даму стратегияларымен және оны аймақтық ынтымақтастық тетіктерімен үйлестіруге дайын екендігін көрсетеді. Қытай жобасының құрылымдық негізі – барлық қатысушылар жеңіске жететін ынтымақтастық форматын қолдануда. Тұжырымдаманы экономикалық талдауда «белдеулер мен жолдар» аймағында орналасқан елдердің бай ресурстарға ие екендігі, олардың экономикалық базалары бірін-бірі толықтырып және ынтымақтастықтың дамуына зор әлеуеті мен кеңістіктігі бар екендігі айқындала түседі.

Орталық Азия елдерінің транзиттік әлеуеті зор. Қазақстан Еуразия орталығында өзінің географиялық орналасуына байланысты жерүсті көлігі арқылы Еуропа – Қытайды байланыстыра алады. Өзбекстан, Түрікменстан, Ауғанстан, Ираннан келетін жүк ағындары үшін ірі логистикалық орталық болуға және жүк тасымалы транзитінен кіріс алуға мүмкіндік алады.

Бейжің Орталық Азиядағы ықпалын күшейтіп және Оңтүстік-Шығыс Азиядан Еуропаға жүк ағынын жаба алады. Жобаның қосымша артықшылығы қомақты қаржылық ресурстарды құюда. Зерттеу барысында автор мега жоба жарияланғаннан кейінгі он жыл өткен соң «Белдеу мен Жол» жаһандық жобасының экономикалық тетіктері мен саяси заңдылықтарын анықтауға тырысты.

**Түйін сөздер:** Орталық Азия, ҚХР, «Белдеу мен Жол» бастамасы, Жаһандық жоба, аймақтық интеграция, өңірлік ынтымақтастық, сауда, логистика, сыртқы фактор, инфрақұрылым.

DOI: <https://doi.org/10.32523/2616-6887/2023-145-4-188-196>

Редакцияға түсті: 22.09.2023 /Жариялауға қабылданды: 18.11.2023

### Кіріспе

2013 жылы Си Цзиньпин Қазақстан мен Индонезияға сапары кезінде Қытайдың «Бір белдеу, Бір жол» сыртқы саяси және экономикалық бастамасын жариялады. «Бір белдеу, Бір жол» Қытайды Еуропамен барлық жолдар арқылы байланыстыратын

инфрақұрылымдық нысан. Си Цзиньпин «Бір белдеу, Бір жол» 21 ғасырдағы Жібек жолы мен теңіздегі жібек жолының механикалық дамуы екендігін саралады. Ұлы Жібек жолы Қытайды Орталық Азия арқылы Европамен, ал Теңіз жібек жолы Қытайды Оңтүстік Шығыс Азия аймағы арқылы Европамен байланыстырады деп дәйектеді. «Бір белдеу, Бір жол» деп танымал болғандығына қарамастан, Қытай 2016 жылы өз бастамасын ағылшынша «One Belt and One Road» атауын BRI «Белдеу мен Жол» деп өзгертті. Қытай «Бір» деген сөзді адамдардың дұрыс түсінбей қателесуі мүмкін екендігін түсіндіре отырып, 2017 жылы Азия, Африка, Европа континентін байланыстыратын «Белдеу мен Жол» бастамасын іске қосты. Орталық Азия энергияның мол ресурсы, орасан зор шикізет қорымен және геосаяси орналасуы жағынан «Бір белдеу, бір жол» бастамасын жүзеге асыруда маңызды рөл атқарады. Белдеу мен жол бастамасы негізін қалаған Қытайдың жаһандық жобасы, оған Орталық Азия мемлекеттерінің қатысуы маңызды орын алады. 1991 жылы Кеңестер Одағы ыдырап, тәуелсіздік алғаннан кейін Орталық Азия мемлекеттері – Қазақстан, Өзбекстан, Қырғыстан, Тәжікстан, Түркменстанда саяси толқулар мәселесімен бетпе-бет келді. Тәжікстандағы 1992-1997 жылдардағы азаматтық соғыстар, 2005 жылғы Өзбекстандағы зорлық-зомбылық, 2005 жылғы Қырғыстандағы қызғалдақ революциясы сияқты оқиғалар орын алды [1]. 2022 жылғы Қазақстандағы қаңтар оқиғасы және 2016, 2022 жж. Өзбекстан мен Түркменстандағы басшылықтың ауысуы көрініс тапты.

Аймақта бөліну мен интеграция үрдісі анық байқалады және нарық үшін сыртқы ойыншылардың назарын аудару жолындағы бәсекелестік күшейіп келеді. Әлеуметтік-экономикалық сын-қатерлер Орталық Азиядағы тұрақтылыққа ең үлкен қатер болып қала береді. Су мен энергетиканы басқарудағы сәтсіздіктер аймақта одан әрі шиеленіс пен қиындықтар туғызды және оның әлеуетті қақтығыстардың көзі болуы мүмкін [1].

Аймақтық интеграцияның болмауы Орталық Азия аймағындағы тұрақсыздық болжамдарының бірі болып табылады. Ортақ тарихы және бір аймаққа жататындығына қарамастан, бұл елдердің саяси-экономикалық дамуы, мәдени және этникалық құрамы, сонымен қатар аймақ ішіндегі және әлемнің басқа субъектілермен қарым-қатынастары әртүрлі. Шанхай Ынтымақтастық Ұйымы (ШЫҰ), Тәуелсіз мемлекеттер достастығы (ТМД), Еуразия экономикалық одағы (ЕЭО) сияқты көптеген аймақтық ұйымдар бұрынғы деңгейде қалды. BRI сыртқы фактор ретінде аймақта одан әрі интеграциялану үдерісіне ықпал етуі ықтимал.

Қытайда соңғы 40 жылда экономикалық реформалар басталғалы бері 800 миллионнан астам адам кедейліктен арылып, Қытай ең жылдам тұрақты өсімі бар әлемдегі ірі экономикалық державаға айналды. Осындай табыстарға жетіп отырған Қытай бүкіл әлеммен байланысын нығайту үстінде. «Белдеу мен жол бастамасы» Қытайдың әлеммен байланысын одан әрі арттыруға әсер етеді.

### Мәселенің тұжырымы

«Белдеу мен Жол» бастамасының Орталық Азия аймағын дамытуға жаңа серпін бергендігі туралы мәселенің түрлі қырларын зерттеуге бағытталған ғылыми еңбектер ауқымы кең. Олардың қатарында «Белдеу мен Жол» бастамасының саяси, экономикалық мәселелеріне арналған зерттеулерді, Орталық Азия инфрақұрылымының дамуы мен келешегін қарастыратын да Ресей және отандық зерттеушілердің еңбектер бар. Ғылыми әдебиеттерге аналитикалық талдау жасай отырып, Орталық Азия мемлекеттерінің әлеуетіне, интеграция мәселесіне арналған зерттеулердің аз екендігін байқаймыз.

Индонезияның Парахьянган Католик университетінің зерттеушісі Нур Налимах Анджанидің 2019 жылы жарық көрген «Белдеу мен Жол» бастамасы: Орталық Азия интеграциясының катализаторы?» мақаласында Қытай үкіметі әзірлеген «Белдеу мен Жол» бастамасы (BRI) Еуразия елдері арасындағы ынтымақтастық пен өзара байланысты дамытуға бағытталғандығын негіздейді. Автор (BRI) аймақтық интеграцияны нығайтуда Орталық Азия елдері үшін катализатор бола алатындығын дәлелдейді [2].

Фуцзянь технологиялық университеті зерттеушілері Д. Токтагулова, Вейцин Чжуан 2021 жылы жарық көрген «Орталық Азиядағы белдеу мен жол бастамасын сыни талдау» мақаласы «Бір белдеу және бір жол» бастамасына қатысатын Орталық Азия елдерінің арасындағы инвестициялар мен сауданы бағалау арқылы бастаманың экономикалық әсерін талдауға арналған. Қытайдың тау-кен және мұнай саласындағы жобаларға қомақты қаржы бөліп отырғандың көрсетеді. Қытайдың аймақтағы BRI енгізудегі басты мәселесі бастамадан Қытайдың аймақтағы басқа елдерге қарағанда көбірек пайда көретіндігіне сенетін жергілікті тұрғындардан туындайды деп дәйектейді [3].

Біздің тақырыбымызға қатысты зерттеулердің ішінде Ресей Халықтар достығы университетінің ғалымы Д. Б. Абубакированың 2022 жылы жазылған «Бір белдеу-бір жол жобасы» бастамасы Орталық Азия аймағын дамытудың жаңа импульсі» мақаласында Қытайдың экономикалық-логистикалық «Бір белдеу – бір жол» мегажобасы зерттеліп, ұзақ мерзімге арналған жобаның евразия аймағының экономикалық интеграциясына ықпал ететіндігі ашып көрсетілген [4].

Ресей ғалымы А.В. Островский 2020 жылы жарық көрген «Қытай экономикалық күдіретті державаға айналуға» деп аталатын монографиясында ұзақ жылдар бойы жүргізген зерттеудің бай тәжірибесіне сүйене отырып, Қытай экономикасын жан-жақты зерттеген. Бір белдеу және бір жол жобасының негізгі бағыттарының бірінде 1) Европа мен Азияны жалғайтын жаңа континентальдық жол салу қарастырылғанын жазады [5, 387 б.].

Қазақстандық зерттеушілер А.Е. Шаикова, А.Н. Жолдасбекова мен Болгария ғалымы Т.А. Дронзина «Бір белдеу, бір жол» бастамасы: Орталық Азия елдерінде жобаны жүзеге асыру бойынша салыстырмалы талдау» атты мақаласында Орталық Азия елдеріндегі жоба нәтижелеріне салыстырмалы талдау жасайды [6]. Нәтижелердің біркелкі дамымай, Қазақстан, Өзбекстан және Қырғызстанда бастама аясындағы жобаларды жүзеге асыруда үлкен табыстарға қол жеткізсе, Тәжікстан мен Түрікменстанда саяси және ұлттық ерекшеліктерге байланысты іс баяу жүріп жатқандығын қарастырады.

### **Зерттеудің мақсаты**

Авторлар ұсынып отырған ғылыми мақалада «Белдеу мен Жол» бастамасын (BRI) Орталық Азия аймағына енгізу аймақ елдерінің дамуына жаңа серпін беретіндігін қарастыруды мақсат етіп қойып отыр. Жаһандық жобаның Орталық Азия мемлекеттерінің экономикалық дамуына серпіліс беретіндігін ашып көрсетуді көздейді. Зерттеу барысында экономикалық талдау, саяси талдау, статистикалық зерттеу тәсілдері де қолданылды.

### **Зерттеу әдістері**

Зерттеу барысында тақырып аясындағы әдебиеттер, ғылыми зерттеулерге талдау жасалады. Салыстырмалы әдісті қолдана отырып аймақ елдерінің экономикалық дамуы ашып көрсетіледі. Мақалада салыстырмалық, теориялық зерттеу, компаративтік талдау тәсілдері қолданылады.

### **Зерттеу нәтижелері мен талқылау**

«Бір белдеу – бір жол» бастамасы басталған уақыттан бастап Қытай мен Орталық Азия елдері арасындағы достық қатынастар одан әрі нығайды. Бұл екі жақты және көпжақты форматтағы осы бастама шеңберіндегі кең ауқымды ынтымақтастыққа, сонымен қатар саяси өзара іс-қимылдың ұлғаюына алып келді. Бастама Орталық Азия мемлекеттерінің дамуына жағымды әсер етті. Негізінен белдеу мен жол бастамасының негізгі мақсаттары мен басымдықтары пайдалы болатын мүдделермен байланысты деп айтуға болады. Негізінен шетелдік инвестициялар мен несиелер алуға мұқтаж Орталық Азия елдеріне бүкіл аймақтың экономикасын дамыту, аймақ мемлекеттері арасындағы интеграциялық

үдерістерді күшейту, әлеуетін арттыру, сонымен қатар барлық салалардың жалпы дамуын, олардың өркендеуін ынталандырады және аймақ мемлекеттері мен Қытай арасындағы көпжақты өзара сенімді нағайтады. Осы тұрғыдан алғанда Қытайдың Орталық Азиямен тарихи байланысы да, олардың мүдделерінің кейбір ұқсастығы да аса маңызды рөл атқармайды. Жаһандық міндет – аймақтағы экономикалық тұрақтылыққа қол жеткізу және жаһандық саяси жағдайдан барынша экономикалық және саяси тәуелсіздік алу [7, 845 б.].

«Белдеу мен Жол» Қытайды Еуропамен теміржол және автомобиль көлік жолдарымен байланыстыруға бағытталған бастама. Қытай мен Қазақстан шекарасы ең ұзын, батысында Қырғызстан және Тәжікстанмен де шектеседі.

Қытайдың бастамасы Орталық Азия мен Оңтүстік Кавказ елдері үшін де олардың пайда табуына көп мүмкіндік береді.

Біріншіден, бұл елдердің мұхитқа тікелей шығуы және негізгі тасымалдау жолдары болмауы сауда ағындарының дамуына кедергі келтіреді.

Қытайдың «Белдеу мен Жол» бастамасы темір жолдар мен көлік жолдары байланысын жақсартудың ұзақ жолы.

Екіншіден, бастама тауарлар мен адамдардың мемлекетаралық және мемлекетішілік қозғалысын жеңілдетуге көмектесе алады. Өте қажет отандық жобаларды қаржыландыру үшін жергілікті өзін-өзі басқару органдарына жүктелетін ауыртпалықты жеңілдетеді [8].

Негізінен экономикалық салаға назар аудара отырып, “Белдеу мен Жол” бастамасы ынтымақтастықты, бүкіл өңірдің экономикасын дамытуға, өңір мемлекеттері арасындағы интеграциялық процестерді күшейтуге, өңірдің әлеуетін арттыруға ықпал етеді. Сонымен қатар, барлық салалардың дамуына оң әсер етіп, олардың өркендеуі аймақ мемлекеттері мен Қытай арасындағы өзара сенімді нығайта түседі [7, 845 б.]. Орта Азия мемлекеттері бастамаға қатысу арқасында экономикалық пайдадан басқа, аймақ мемлекеттерінің теңізге шығу жолдарын ашу географиялық жағынан оқшауланды жойып, интеграциялану мен инфрақұрылымын дамытуға мүдделі. Осы инфрақұрылым саласында «Бір белдеу-бір жол» бастамасының алғашқы жобалары жүзеге асырылды. Мұндай жобалардың қатарында аймақтың барлық мемлекеттері мен Қытай арасындағы Азиядан Еуропаға қатынайтын жүк ағыны, темір, автомобиль жолдары, су және әуе жолдары, құбырлар салу кіреді. Жоба аймақ елдерінің мүдделерімен тоғысып, пайда әкеліп, айтарлықтай қаржылық ресурстар жинақтап отыр. Шетелдік инвестициялар мен несиелер алуды қажет ететін Орталық Азия мемлекеттері «Белдеу мен Жол» бастамаларының негізгі мақсаттары мен басымдықтары тиімді болатынына сенеді.

Соңғы онжеті жылда Қытай тікелей шетелдік инвестициясының басым бөлігін Орталық Азияға салып отыр. Мегажобаның көлік бағыттарына жұмсалған қаржы көлемі 70 миллиард АҚШ долларынан асады. Аймақтағы мемлекеттер арасында Қазақстан, Қырғызстан, Тәжікстан маңызды орын алып отыр. Инвестициялардың жартысына жуығы өндіруші секторға, көлік пен өнеркәсіпке бағытталды [9].

### **Қазақстан**

Қытайдың Қазақстанмен арадағы тауар айналымы 1992 жылы 432 миллион долларға дейін өсті. 2018 жылы 11,6 миллиард долларға жетті. Қытай инфрақұрылым мен энергетика саласының инвесторы. Қазақстан 2005-2017 жылдар аралығында Қытайдан 50 миллиард доллардан астам несие алды.

Қазақстан мен Қытай арасындағы бірлескен компаниялар тұрақты түрде өсуде. Жібек жолының экономикалық белдеуі (ЖЖЭБ) бастамасы аясында Қазақстанда 2783 қытайлық компания тіркелген. Қытай қазіргі уақытта Шығыс-Батыс теміржолына инвестиция салуда. Екі тарап Батыс Еуропа-Батыс Қытай халықаралық көлік дәлізі туралы келісімге қол қойып, бұл іске қосылды. Көлік жолы 45 күннен 10 күнге дейін қысқарды.

2015 жылдың 31 тамызында Қазақстан Республикасы мен ҚХР арасында индустрияландыру және инвестициялар саласындағы ынтымақтастық нығайту туралы

үкіметаралық негіздемелік келісімге сәйкес экономиканың 15 саласында қазіргі заманғы және қолданбалы технологияларды пайдалана отырып, индустрияландыру және инвестициялар саласындағы ынтымақтасты нығайту туралы келісімге қол қойылды [10].

Бұл металлургия, мұнай, газ өңдеу, химия өнеркәсібі, машина жасау, энергетика, көлік және қойма шаруашылығы, құрылыс материалдары өндірісі және агроөнеркәсіп кешені салаларында құны 27,6 миллиард доллар тұратын 56 қазақ-қытай жобаларын іске асырудың алғашқы бастамаларының бірі болды [11].

«Талап» қолданбалы зерттеулер орталығы қоғамдық қоры Конрад Аденауэр атындағы Қормен бірлесе отырып қазақ-қытай қатынастарына талдау жасап онда: «Жобаларды іске асыру нәтижесінде 20 мыңнан астам жұмыс орнын құру жоспарланып отыр, ал қазақстандық жұмысшылардың үлесі 90%-дан асатын болады», -деп қорытынды жасады [11, 40 б.].

Соңғы 17 жылда Қытайдан келетін инвестиция көлемінің артуы Қазақстанның әлеуетінің зор екендігін көрсетеді.

### **Қырғыстан**

Қытай мен Орталық Азия аймағы арасындағы сауда Қырғыстан арқылы өтіп, қытай тауарлары басқа посткеңестік мемлекеттерге таратылды. Қытай компаниялары 2015 жылы құны 389 миллион доллар тұратын «Датка Кемин» электр желісі құрылысын, Тоқмақ пен Қарабалтада екі мұнай өңдеу зауытын салды. Қытай фирмалары алтын өндіру сияқты табиғи ресурстарды өндіруге қатысып отыр.

Жібек жолының экономикалық белдеуі (ЖЖЭБ) аясындағы жаңа жобалар Солтүстік-Оңтүстік жолының (1 және 2 кезеңі) мен Бішкек-Нарын-Торуғат жолын қалпына келтіру арқылы Қытай елдегі ықпалын бұрынғыдан да арттырды [12, 56 б.].

### **Тәжікстан**

Тәжік нарығында ресей импорты әлі де болса басымдық танытып, екінші орынды Қазақстан мен Қытайдан келген тауарлар алып отыр.

Қазіргі уақытта тікелей шетелдік инвестициялар ағынының жартысына жуығын Қытай инвестициялары алып, күштер тепе-теңдігі де Қытай пайдасына қарай өзгеруде [13, 57 б.].

Жібек жолының экономикалық экономикалық белдеуі бастамасы төңірегіндегі Тәжікстаннан минералды ресурстарды импорттау, жергілікті өнеркәсіпті дамытуға инвестиция салу, кейін елден шығарылатын өнімдердің импортын ұлғайтумен Қытай айналысады [13].

Душанбе-Қорғантөбе теміржолы (Вахдат-Йовон бөлігі), Душанбедегі екі жылу электр станциялары мен Орталық Азия-Қытай газ құбырының уақытша тоқтатылған Д желісі Қытайдан алынған қарыздар есебінен қаржыландырылған ЖЖЭБ жобаларының бірі.

### **Түрікменстан**

Түрікменстанның импорттық нарығында түрік тауарлары басым, импорттық тауарлар құрылыс саласында да өте белсенді.

Қытай түрікмен өнімдерін экспорттаудың басты бағытына айналып отыр [14]. Түрікменстанның Ресейге экспорты 1 миллиард доллардан астам төмендеді. 2000 жылы Түрікменстанның Қытайға экспорты 80 миллион доллардан аз болса, 2017 жылы 8 миллиард доллардан асты. 2018 жылы Қытай мен Түрікменстан арасындағы тауар айналымы 8 миллиард доллар деңгейінде қалды.

1990-2000 жылдары түрікмен газының 90 пайызы Ресейге экспортталды. Алайда бүгінде Қытай елдегі табиғи газды жалғыз тұтынушы болып табылады. А, В және С желілері арқылы қаржыландырылып экспортталатын Орталық Азия – Қытай газ құбыры тарихта Ресей аумағын айналып өткен алғашқы құбыр. Түрікменстанның газ экспорты бюджет кірісінің 80 пайызын құрайды. Елдің әлеуметтік әл-ауқаты негізінен Қытайға тәуелділігіне байланысты және үкімет мұны азайту үшін Ресеймен қарым-қатынасты жандандыруға тырысып отыр [15, р. 6.].

### Өзбекстан

2016 жылдан бастап Қытай Өзбекстанға тауарлар мен технологияларды экспорттаушы болып отыр. Өзбек өнімдерін экспорттау бағыты ретінде Қытай Ресейдің орнына Өзбекстанға ертерек 2013 жылы келді. 2015 жылғы мамырдан бастап Өзбекстанның жаңа президенті Шавкат Мирзиёевтің Қытайға сапары кезінде жалпы құны 23 миллиард доллар тұратын 100-ден астам үкіметаралық келісімдерге қол қойылды [16].

Қазақстанмен қатар Өзбекстан Орталық Азияның экономикалық локомативтерінің бірі болып табылады. Өзбекстан ең танымал елдердің бірі болғандықтан, Қытай үшін тартымды экономикалық серіктес.

Қытай 1991 жылдан бастап Өзбекстан экономикасына 8 миллиард АҚШ долларын инвестициялады. Қытай 285 миллион АҚШ доллары көлеміндегі гранттарды денсаулық сақтау, білім беру, ауыл шаруашылығы, су ресурстары саласындағы 40 жобаға бөлді. Өзбекстанда 700-ден астам қытайлық және бірлескен компаниялар жұмыс істейді. Мұнай мен газды барлау, құбыр құрылысы, көлік инфрақұрылымы, телекоммуникация, тоқыма өнеркәсібі, суару, жаңа энергия көздеріне бірнеше ірі инвестициялық жобалар әзірленуде.

Солардың бірі 2013 жылы құрылған жоғары технологиялар паркінің «Жизак» арнайы өндірістік аймағы Өзбекстанда маңызды рөл атқарады. Белдеу мен жол шеңберіндегі бірлескен көлік және логистикалық жобалардың рөлі артып, Ангрен-Пап электрлендірілген теміржолы Ферғана алқабын елдің басқа аудандарымен байланыстыратын маңызды бөлікке айналды [17, 126 б.].

### Қорытынды

Орталық Азия ескі жібек жолында да маңызды орын алды. Алайда Кеңес Одағы ыдырағаннан кейін Орталық Азия елдері үшін үлкен саяси, экономикалық, әлеуметтік қиындықтарға тап болды. Жаңа жібек жолы Орталық Азия елдерінің жаһандық мега жобағы қатысуына мол мүмкіндік беретін бастама.

Орталық Азия Қытай үшін маңызды аймақтардың бірі. 2013 жылы басталған «Белдеу мен Жол» жобасына биылғы жылы 10 жыл толды. Жоба аймақтағы сауда, инфрақұрылымды дамытуға ықпал етіп, Орталық Азияда табысты түрде жүзеге асырылуда.

«Белдеу мен Жол» аясында Қытай Орталық Азиядағы ең ірі инвесторлардың бірі болып саналады. Қытай мен Орталық Азия өзіндік ерекшеліктері болғанына қарамастан, географиялық, экономикалық, тарихи жағынан байланысы бар. «Белдеу мен Жол» бастамасының аймақтағы негізгі бағыты Аймақтағы BRI-дің негізгі бағыты - бұл аймақ арқылы Қытайды Еуропамен байланыстыру мақсатында инфрақұрылымды дамытуға ықпал ету. Бастама аясында жүзеге асырылған жобалардың ішінде ең ірілері пайдалы қазбалар, мұнай өндіру саласындағы жобалар болып табылады. Ірі мегажоба аясындағы басты мәселе - аймақтағы жергілікті тұрғындар Қытай бұл бастамадан аймақтағы елдерге қарағанда көбірек пайда табады деп қабылдайды. Ол үшін аймақта «Белдеу мен Жол» бастамасын тереңнен түсіндіру үшін реформалар керек.

### Әдебиеттер тізімі

1. Llyod Alexander, M. Adducul, "Central Asia and the Belt and Road Initiative: Cosideration for Philippines," Center for International Relations and Strategic Studies. – 2021. – No. 2.
2. Noor Halimah Anjani. Belt and Road Initiative: Catalyst for the Central Asian Integration? Kelompok Studi Mahasiswa Pengkaji Masalah Internasional Jurnal Sentris KSMPMI. – Vol.1. – 2019. – P. 125-138.
3. Toktogulova D., Weiqing Zhuang. A Critical Analysis of the Belt and Road Initiative in Central Asia // International Journal of Managerial Studies and Research (IJMSR). – Volume 8. – Issue 8. – 2020. – P. 42-51.

4. Аубакирова Д.Б. Инициатива «Один пояс-один путь» как импульс развития региона Центральной Азии // Постсоветские исследования. Т.5. №1 (2022). – С.73-89.
5. Островский А.В. Китай становится экономической сверхдержавой. –М.: Институт Дальнего Востока РАН: ООО «Издательство МБА», 2020. 496 с.
6. А. Ye. Shaikova, T.A. Dronzina, A.N. Zholdasbekova. “One Belt, One Road” initiative: a comparative analysis of the project implementation in the Central Asian countries // Вестник Евразийского национального университета имени Л.Н. Гумилева. Серия Политические науки. Регионоведение. Востоковедение. Тюркология. № 1 (142). 2023. – С. 251-263.
7. Мартыненко С.А., Пархитко Н.П. Российско-китайское сотрудничество в Центральной Азии в контексте инициативы «Один пояс, один путь». История и экономические перспективы // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия? История России. – 2019. – Т. 18. –№ 4. – С. 845-864.
8. Roie Yellinek. Opinion – The Impact of China's Belt and Road Initiative on Central Asia and South Caucasus. – 2020. – P.1-3.
9. Sarvari B. and Szeidovitz A. Sárvári B and Szeidovitz. The political Economics of the new Silk road // Baltic Journal of European Studies. 2016. Vol 6 1(20) Baltic Journal of European Studies. – Vol. 6 1(20). – P.3-27.
10. <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1600000030> (жүктелген күн 16.08.2023).
11. Қытайдың Қазақстандағы экономикалық стратегиясы мен сыртқы саясатын аналитикалық талдау. – Нұр-Сұлтан, 2020. – 164 б.
12. Li-Chen Sim and Farkhod Aminjonov. Central Asia in the Belt and Road Initiative Policy – taker or policy – shaper? See discussions, stats, and author profiles for this publication at: Chapter May 2020. P.55-74. <https://www.researchgate.net/publication/341195914> (accessed 14.08.2023.)
13. “The Course and Results of the Tajik-Chinese Negotiations at the Highes Level,” President of Tajikistan website, September 13, 2014, P.54-74. [www.president.tj/en/node/7501](http://www.president.tj/en/node/7501) (accessed 14.08.2023.)
14. Kohli Harinder, “Looking at China’s Belt and Road Initiative from the Central Asian Perspective,” Global Journal of Emerging Market Economies. – 2018. – P. 6.
15. Carla P. Freeman, “New Strategies for an Old Rivalry? China-Russia Relations in Central Asia after the Energy Boom,” The Pacific Review. –2017. – P.1-12.
16. Dadabaev T. “Uzbekistan as Central Asian Game Changer? Uzbekistan’s Foreign Policy Construction in the Post- Karimov Era,” Asian Journal of Comparative Politics. – 2018. – P. 162-175.
17. Vakulchuk R., and Overland I. China’s Belt and Road Initiative through the lens of Central Asia // Regional Connection under the Belt and Road Initiative. – Taylor & Francis, 2019. – P. 115-133.

### Б.Ж. Абжаппарова, Г.У. Биримкулова

*Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан*

## Инициатива «Пояс и путь» – новый импульс развития Центрально-Азиатского региона

**Аннотация.** В статье исследуется глобальный экономический и логистический проект Китая «Один пояс – один путь». Долгосрочный проект направлен на содействие экономической интеграции Центрально-Азиатского региона. Концепция, предлагаемая КНР, показывает, что политические отношения Китая не нацелены на создание альянса против каких-либо стран. Глобальный проект обеспечивает прозрачность с точки зрения экономического взаимодействия. Китай демонстрирует готовность согласовать эту инициативу со стратегиями развития других сторон и механизмами ее регионального сотрудничества. Структурная основа китайского проекта заключается в том, что все участники используют выигрышный формат сотрудничества. В экономическом анализе концепции становится очевидным, что страны, расположенные в зоне «пояса и дорог», обладают богатыми ресурсами, их экономические базы дополняют друг-друга и имеют большой потенциал и пространство для развития сотрудничества.

Страны Центральной Азии имеют большой транзитный потенциал. Благодаря своему географическому положению в центре Евразии Казахстан может связывать Европу и Китай наземным транспортом. Получить возможность стать крупным логистическим центром для грузопотоков из Узбекистана, Туркменистана, Афганистана, Ирана и получать доход от транзита грузовых перевозок.

Пекин может усилить свое влияние в Центральной Азии и перекрыть грузопоток из Юго-Восточной Азии в Европу. Дополнительным преимуществом проекта являются вложение значительных финансовых ресурсов. В ходе исследования автор попытался определить экономические механизмы и политические закономерности глобального проекта «Пояс и путь» через десять лет после публикации мега проекта.

**Ключевые слова:** Центральная Азия, КНР, инициатива «Пояс и путь», глобальный проект, региональная интеграция, региональное сотрудничество, торговля, логистика, внешний фактор, инфраструктура.

**B.Zh. Abzhapparova, G.U. Birimkulova**

*L.N. Gumilyov Eurasian National University. Astana, Kazakhstan*

### **The Belt and Road Initiative is a new impetus for the development of the Central Asian region**

**Abstract.** The article examines China's global economic and logistics project "One Belt– One Road". The long-term project is aimed at promoting the economic integration of the Central Asian region. The concept proposed by the PRC shows that China's political relations are not aimed at creating an alliance against any countries. The global project provides transparency in terms of economic interaction. China demonstrates its readiness to coordinate this initiative with the development strategies of other parties and the mechanisms of its regional cooperation. The structural basis of the Chinese project is that all participants use a winning format of cooperation. In the economic analysis of the concept, it becomes obvious that the countries located in the belt and road zone have rich resources, their economic bases complement each other and have great potential and space for the development of cooperation.

The Central Asian countries have a great transit potential. Due to its geographical location in the center of Eurasia, Kazakhstan can connect Europe and China by land transport. Get the opportunity to become a major logistics center for cargo flows from Uzbekistan, Turkmenistan, Afghanistan, Iran and receive income from the transit of cargo transportation.

Beijing may strengthen its influence in Central Asia and block the cargo flow from Southeast Asia to Europe. An additional advantage of the project is significant financial resources to. In the course of the study, the author tried to determine the economic mechanisms and political patterns of the global Belt and Road project ten years after the publication of the mega project.

**Keywords:** Central Asia, China, Belt and Road initiative, global project, regional integration, regional cooperation, trade, logistics, external factor, infrastructure.

### **References**

1. Llyod Alexander, M. Adducul, "Central Asia and the Belt and Road Initiative: Cosideration for Philippine" Center for International Relations and Strategic Studies ©, no. 2 (2018): 1.
2. Noor Halimah Anjani. Belt and Road Initiative: Catalyst for the Central Asian Integration? Kelompok Studi Mahasiswa Pengkaji Masalah Internasional Jurnal Sentris KSMPMI Vol.1. -2019. PP 125-138.
3. Toktogulova D., Weiqing Zhuang. A Critical Analysis of the Belt and Road Initiative in Central Asia. International Journal of Managerial Studies and Research (IJMSR). Volume 8, Issue 8, August 2020, PP 42-51.
4. Aubakirova D.B. Iniciativa «Odin pojao-odin put'» kak impul's razvitija regiona Central'noj Azii. Postsovetskie issledovanija [initiative" one way-one way " as an impulse for the development of the region of Central Asia. Post-Soviet research].Vol.5. No.1 (2022). P.73-89, [in Russian].
5. Ostrovskij A.V. Kitaj stanovitsja jekonomicheskoj sverhderzhavoj [China is becoming an economic superpower]. (Moscow, Institut Dal'nogo Vostoka RAN, OOO «Izdatel'svo MBA», 2020, 496 p.), [in Russian].
6. A. Ye. Shaikova, T.A. Dronzina, A.N. Zholdasbekova. "One Belt, One Road" initiative: a comparative analysis of the project implementation in the Central Asian countries. Vestnik Evrazijskogo nacional'nogo universiteta imeni L.N. Gumileva. Serija Politicheskie nauki. Regionovedenie. Vostokovedenie. Tjurkologija. № 1 (142). 2023. P. 251-263.



7. Martynenko S.A., Parhit'ko N.P. Rossijsko-kitajskoe sotrudnichestvo v Central'noj Azii v kontekste iniciativy «Odin pojas, odin put'». Istorija i jekonomicheskie perspektivy. Vestnik Rossijskogo universiteta družby narodov. Serija Istorija Rossii [Russian-Chinese cooperation in Central Asia in the context of the "One Belt, One Road" initiative. History and economic prospects. Bulletin of the Peoples' Friendship University of Russia. Series? History of Russia]. 2019. Vol. 18. No.4. P. 845-864, [in Russian].
8. Roie Yellinek. Opinion. The Impact of China's Belt and Road Initiative on Central Asia and South Caucasus. FEB 14. 2020. P. 2.
9. Sarvari B. and Szeidovitz A. Sárvári B and Szeidovitz. The political Economics of the new Silk road. Baltic Journal of European Studies. 2016. Vol 6 1(20) Baltic Journal of European Studies. Vol. 6 1(20).
10. Ob utverzhenii Ramochnogo soglashenija mezhdú Pravitel'stvom Respubliki Kazahstan i Pravitel'stvom Kitajskoj Narodnoj Respubliki ob ukreplenii sotrudnichestva v oblasti industrializacii i investicij [On Approval of the Framework Agreement between the Government of the Republic of Kazakhstan and the Government of the People's Republic of China on Strengthening Cooperation in the Field of Industrialisation and Investment]. Available at: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1600000030> [in Russian]. (accessed 16.11.2023).
11. Kytajdyn Kazakstandany jekonomikalyk strategijasy men syrtyky sajasatyn analitikalyk taldau [Analytical analysis of China's economic strategy and foreign policy in Kazakhstan]. (Nur-Sultan, 2020, 164 p.), [in Kazakh].
12. Li-Chen Sim and Farkhod Aminjonov. Central Asia in the Belt and Road Initiative Policy – taker or policy – shaper? See discussions, stats, and author profiles for this publication at: Chapter May 2020. <https://www.researchgate.net/publication/341195914> (accessed 14.11.2023).
13. "The Course and Results of the Tajik Chinese Negotiations at the Highest Level," President of Tajikistan website, September 13, 2014, [www.president.tj/en/node/7501](http://www.president.tj/en/node/7501) (accessed 14.11.2023).
14. Harinder Kohli, "Looking at China's Belt and Road Initiative from the Central Asian Perspective," Global Journal of Emerging Market Economies. 2018. P. 6.
15. Carla P. Freeman, "New Strategies for an Old Rivalry? China-Russia Relations in Central Asia after the Energy Boom," The Pacific Review. 2017. P.6.
16. Dadabaev T, "Uzbekistan as Central Asian Game Changer? Uzbekistan's Foreign Policy Construction in the Post-Karimov Era," Asian Journal of Comparative Politics. 2018. P. 9.
17. Vakulchuk R., and Overland I. China's Belt and Road Initiative through the lens of Central Asia. Regional Connection under the Belt and Road Initiative. – Taylor & Francis, 2019.

### Авторлар туралы мәлімет:

*Абжаппарова Бибихадиша Журсиновна* – тарих ғылымдарының докторы, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, шығыстану кафедрасының доценті, Астана, Қазақстан.

*Биримкулова Гульнара Усербаевна* – Ph.D, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, шығыстану кафедрасының доценті м.а, Астана, Қазақстан.

*Abzhapparova Bibikhadisha Zhursinovna* – Doctor of Historical Sciences, Associate Professor of the Department of Oriental Studies of the L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan.

*Birimkulova Gulnara Userbaevna* – Ph.D, Acting Associate Professor of the Department of Oriental Studies of the L.N. Gumilyov Eurasian National University, Astana, Kazakhstan.