

Ә.О. Өстемірова^{1*}
С. Горак²

¹Абылай хан атындағы халықаралық қатынастар және әлем тілдері университеті, Алматы, Қазақстан

²Халықаралық зерттеу институты, университет Карлов, Прага, Чехия

*Корреспонденция үшін автор: ust_aika_86@mail.ru

«Бір белдеу-бір жол» жобасының Еуразиядағы біртұтас кеңістікке ықпалы

Аңдатпа. Мақалада «Бір белдеу-бір жол» жобасының тарихи-экономикалық мәні мен маңызы, аталған жобаның Қазақстан мен Орта Азия елдеріне ықпалы жан жақты сарапталған. Орталық Азия (ОА) елдеріндегі реформалар және Жібек жолы моделінің Қазақстанның экономикалық және рухани-мәдени дамуына әсері, Қытай үшін қолайлы геосаяси жағдайлар мен оның саяси мәні ғылыми тұрғыдан талданған. Қытайдың жаңа транзиттік бағыттары, «Бір белдеу және бір жол» ЕАЭО осы Еуразиялық интеграциялық бірлестіктің дамуы, Қытаймен шығыс шекарадағы құрғақ порт және басқа да инвестициялық жобалар терең зерделенген. Логистикалық тасымалдаулар мен Қытай теміржолдарының маңызы, Қытай-ОА-Еуропа теміржол дәлізіндегі байланыс пен геосаяси жүйе мен қауіпсіздік мәселелеріне ғылыми тұжырымдар жасалады. «Бір белдеу-бір жол» жобасының Орта Азия елдері мен Қазақстанға мәдени-рухани ықпалы мен пандемия жағдайындағы саяси-идеологиялық, психологиялық аспектілері сарапталады. Мақалада Қытайдың жаңа транзиттік бағыттары, «Бір белдеу және бір жол» ЕАЭО осы Еуразиялық интеграциялық бірлестіктің дамуы, қытаймен шығыс шекарадағы құрғақ порт және басқа да инвестициялық жобаларының маңызы зерделенген. Қытай елінің әлемдегі ең ірі табиғи ресурстарды тұтынушы және ең ірі мұнай экспорттаушы ретіндегі галамдық экономикаға ықпалы мен табиғи-экологиялық мәселелері де қарастырылған. Автор Қытай мен Қазақстан арасындағы геоэкономика мен бірлесе даму концепсиясындағы «Бір белдеу-бір жол» бағдарламасының экономикалық ынтымақтастыққа бастайтын жаңа мүмкіндіктерін сараптай келе, еліміздің дамуы бағытындағы ауқымды әрі маңызды жоба екендігін дәлелдей, тұжырымдар жасайды. Сонымен қатар мақалада қазіргі пандемия жағдайындағы Қытай-Қазақстан халықаралық қатынасы мен туындаған мәселелеріне де талданған.

Түйін сөздер: «Бір белдеу және бір жол», Жібек жолы, геоэкономика, геосаясат, логистика, теміржол, Шанхай, Қытай.

DOI: <https://doi.org/10.32523/2616-6887/2021-137-4-136-145>

Түсті: 22.02.2021 / Жарияланымға рұқсат етілді: 08.10.2021

Кіріспе

«Белдеу және жол» бастамасының маңызды құрамдас бөлігі экономикалық ынтымақтастық пен сауданы арттыру үшін

порт, теміржол және автомобиль жолдары инфрақұрылымын құру болып табылады. ҚТЖ-ны іске асыру порт инфрақұрылымын салуға да, қолданыстағы инфрақұрылымды да жаңартуға, жағалау мен ішкі аймақтар

арасындағы логистиканы жақсартуға, сауда мен инвестицияларды арттыру үшін еркін экономикалық аймақтар құруға ықпал етеді. Сонымен қатар, Қытай үшін маңызды мақсат бейбіт жолмен дамып келе жатқан мемлекеттің имиджін құру және қолдау арқылы оны нығайту аймақтық қақтығыстар туғызбайды, керісінше, бұл бүкіл аймақтың конвергентті экономикалық дамуына ықпал етеді, осыған байланысты ҚХР басшылығы бірлескен даму тұжырымдамасы және барлық қатысушылар үшін ұтымды жағдай, өйткені бұл бастама инфрақұрылымды дамытуға, инновацияларға серпін бере алады, аймақтағы іскерлік ахуалды жақсартады, өндіріс факторларын бөлуді біркелкі етеді, шалғай аудандардың дамуын жеделдетеді, экономикалық дәліздер мен өндірісті дамыту арқылы шығындарды азайтады; технологиялық тізбектер, қаржы және АКТ, электр энергетикасы және туризм саласындағы ынтымақтастық және гуманитарлық ынтымақтастық пен халықаралық байланысты нығайтады. Осылайша, бұл Азия мен тұтас Еуразияның дамуының өзара байланысын және бірін-бірі толықтыруға мүмкіндік беріп, оның өркендеуіне қуатты серпін береді.

Зерттеу мақсаты

Ғылыми мақаланың мақсаты «Бір белдеу-бір жол» жобасының тарихи-экономикалық мәні мен маңызын айқындау. «Бір белдеу-бір жол» жобасының Қазақстан мен Орта Азия елдеріне саяси-экономикалық ықпалын зерттеп, нақты тұжырымдар жасау. Орталық Азия елдеріндегі реформалар және Жібек жолы моделінің Қазақстанның экономикалық және рухани-мәдени дамуына ықпалы, Қытай үшін қолайлы геосаяси жағдайлар мен оның саяси мәні ғылыми тұрғыдан талдауды қажет етеді. Қытайдың жаңа транзиттік бағыттары, «Бір белдеу және бір жол» ЕАЭО осы Еуразиялық интеграциялық бірлестіктің дамуы, қытаймен шығыс шекарадағы құрғақ порт және басқа да инвестициялық жобаларды терең зерделеу – ғылыми

зерттеудің негізгі мақсаты саналады. Сонымен қатар, логистикалық тасымалдаулар мен Қытай теміржолдарының маңызы, Қытай-ОА-Еуропа теміржол дәлізіндегі байланыспен геосаяси жүйе мен қауіпсіздік мәселелеріне ғылыми тұжырымдар жасап, сараптау – зерттеудің басты мақсаттарының бірі.

Зерттеу міндеті

«Бір белдеу-бір жол» жобасының тарихи-мәдени, саяси-экономикалық мәні мен маңызын әр қырынан зерделеудің қазіргі пандемия жағдайындағы Қазақстан үшін маңызы зор. «Бір белдеу-бір жол» жобасының Қазақстан мен Орта Азия елдерінің рухани-экономикалық дамуына ықпалы мен әсерін ғылыми-тәжірибелік, тұжырымдамалық тұрғыдан талдау зерттеу жұмысының негізгі міндеттерінің бірі. Сонымен қатар, «Бір белдеу-бір жол» жобасының Орта Азия елдері мен Қазақстанға мәдени-рухани ықпалы мен пандемия жағдайындағы саяси-идеологиялық, психологиялық аспектілеріне де ғылыми сараптама жасау уақыт талабынан туындап отырған міндет болып отыр.

Зерттеу тарихнамасы

«Бір белдеу-бір жол» жобасы ғылыми негізде зерделеніп, халықаралық ғылыми конференциялар мен ғылыми жинақтар мен мақалалар жарық көрді. ҚР тұңғыш Президенті кітапханасында Халықаралық конференциялар ұйымдастырылды, ғылыми жинақтар жарияланды. «STRATEGY 2050» аналитикалық шолу порталы ашылды. Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетінің профессоры С.Ш.Мұсатаев және Ж.Шымшықов, Е.Нұрмұханұлы сынды сарапшылардың мақалалары жарияланды.

Зерттеу әдістері

Зерттеу жұмысында талдау-жинақтау, сараптау, салыстыру, тұжырымдау сынды ғылыми әдістер қолданылды.

Талқылау

2013 жылдың қыркүйегінде Назарбаев Университетіндегі баяндамасында Си Цзиньпин тарихи Жібек жолын қалпына келтіру туралы ұсыныс жасады. Бұл бағдарлама «Belt and Road Initiative» (BRI) деп те аталады. Мақсат - жақын экономикалық байланыстарды дамыту, ынтымақтастықты тереңдету және Еуразия аймағындағы даму нүктелерін кеңейту. Бұл ұсыныста және одан кейінгі мәлімдемелерде ежелгі маршруттарды қалпына келтіру үшін теміржолдар, автомобиль жолдары, газ және мұнай құбырлары, порттар мен қалалар желісінің кенекі және заманауи инфрақұрылымға инвестиция салу жайлы бірқатар шараларды жүзеге асыру жоспары жасалды. Ол 2015 жылдың басында Пекиннің нақты стратегиясы басшылыққа алынған кезде айқындала бастады. Орталық Азия елдерінде жер реформалары басталды, бұл ретте Қазақстан маңызды рөл атқарады. Осыдан екі мың жыл бұрын адамзаттың тапқырлығы мен іскерлігінің нәтижесінде тарихта Еуразия жолдары бір желіге біріккен еді. Ғалымдар бұл идеяны жаһандануға жасалған алғашқы қадам деп есептейді. Еліміздің көшбасшысы Н.Ә.Назарбаев Еуразияда «Жібек жолы» идеясын жаңғыртуды көздеген бірқатар концепциялардың болғанын, алайда олардың жүзеге аспағанын айтады. Тұңғыш президент геэкономика мен бірлесе даму концепсиясының маңызы мен мәнін түсіндіре келіп: «Бір белдеу-бір жол» экономикалық ынтымақтастық үшін ашылатын жаңа мүмкіндіктерден де ауқымды әрі маңызды жоба. Бұл – әлемдегі 120-дан астам мемлекеттің қауіпсіздікті қамтамасыз етуге, кеңінен саудасаттық жасауға және өсіп-өркендеуге деген тарихи сұранысынан туындаған бастама» – деді [1; 231б.]. Сонымен қатар, Елбасы «Бір белдеу-бір жол» жобасы жаһандануға жасалған қадам екенін айта келіп, Шығыс әлемдік ықпалдастық орталығына және ХХІ ғасырда Азия геээкономикалық аймаққа айналатынын айтты. Қытай - қазіргі әлемдегі ең ірі мемлекеттердің бірі, оның

аумағы кең (9,561,000 шаршы шақырым немесе дүниежүзілік жер массасының 7% -ы) және халқы 1,2 млрд. Уақыт өте келе ең маңызды кәсіпорындары Қытай нарығына тәуелді. Қытай АҚШ-тың ірі сауда серіктесіне айналды, әлемдегі АҚШ-тан кейінгі екінші үлкен экономикаға ие. Қытай елінің 2018 жылғы ЖІӨ, Дүниежүзілік банктің бағалауы бойынша 13,6 млрд АҚШ долларын құрады (әлемдік ЖІӨ-нің 15,86%; АҚШ ЖІӨ әлемнің 23,9% құрайды) [2]. Қытай әлемдегі ең ірі табиғи ресурстарды тұтынушы және ең ірі мұнай экспорттаушы болып табылады, ол дүниежүзілік сауда ұйымының (ДСҰ) мәліметі бойынша тауар айналымы бойынша әлемде бірінші болды, ол 2018 жылы 2,7 млрд АҚШ долларын құрады (салыстыру үшін: екінші орын, бұл көрсеткіш 1,7 млрд 45 I бөлім. «Белдеу және жол» және ТМД елдері: қиындықтар, тәуекелдер, проблемалар АҚШ доллары; Германия үшінші орында - 1,6 млрд доллар) [3; 234б]. Қытай Таяу Шығыста барған сайын маңызды ойыншыға айналуға, бұл аймақтағы ықпалы үшін Ресеймен және АҚШ-пен бәсекелес. Ресей сияқты Қытай да Таяу Шығыстағы халықаралық терроризм мен діни экстремизм ошақтарын жоюға мүдделі. ҚХР Азия-Тынық мұхиты аймағында өзінің әскери әлеуетін қалыптастыра бастайды, мұнда (басқа континенттерде сияқты) өзінің порттары мен әскери нысандарын белсенді түрде кеңейтеді. Жалпы, Қытай Азиядағы бәсекеге қабілетті артықшылықтарын шоғырландыруға қабілетті. Мұнда аймақтық интеграция идеясы жақында 2013 жылдың қыркүйек айында Қытай Төрағасы Си Цзиньпиннің Орталық Азияға сапары кезінде басталған «Белдеу және жол бастамасы» (BRI) арқасында жаңа серпін алды», ал қазан айында Оңтүстік-Шығыс Азия елдеріне сапары кезінде «ХХІ ғасырдың теңіз Жібек жолы» жобасы, содан кейін бұл жобалар келесі құрамдастарды қамтитын «Бір белдеу және бір жол» бастамасы түрінде ұсынылды: саяси конвергенция, инфрақұрылымдық байланыстар, еркін сауда, капиталды айырбастау, халықтардың жақындасуы, яғни, бұл ең алдымен, экономикалық

ынтымақтастықты дамытуға бағыттарған жоба екені белгілі.

Қытайдың жаңа транзиттік бағыттарды іздеуі өз тауарларын әлемдік нарықтарға тасымалдау мақсатындағы стратегиялық саясатын жүзеге асыру шаралары екені айдан анық. «Бір белдеу және бір жол» жобасының транзиттік көліктік бастамасын дамыту және әлеуетті ортаазиялық елдердің әлеуметтік-экономикалық, қоғамдық-саяси даму перспективалары бес негізгі маршруттан тұратын бастаманың бірі болып табылады. Жоба Қытайды Еуропамен, Таяу Шығыспен, Африкамен байланыстырады. Бастама аясында Қытай «Солтүстік Еуразия дәлізі» деп аталатын Жаңа Еуразия құрлық көпірі экономикалық дәліздің дамуына ерекше мән береді («New Eurasia Land Bridge Economic Corridor») [3; 230б.], - біріншіден, Қытай Батыс Еуропа нарығымен құрлықтық маршруттар арқылы интеграциялық байланыстарды дамытуға үлкен үміт артуына байланысты, екіншіден, посткеңестік Орталық Азия мемлекеттерінде және Ресейде Қытай үшін қолайлы геосаяси жағдайлар қалыптастыруға икемделген. Қытай өзінің стратегиясын тереңдетуде осындай ірі аймақтық негіздегі ынтымақтастық Шанхай ынтымақтастық ұйымы сияқты институттар (ШЫҰ) және Еуразиялық экономикалық одақ (ЕАЭО) арқылы 2015 жылы Ресей Федерациясы мен ҚХР қол қойған «Ынтымақтастық туралы» бірлескен мәлімдеме «Жібек жолының экономикалық белдеуін» жүзеге асыру және Еуразиялық экономикалық одақтың Бірлескен Ресей Федерациясы мен Қытай Халық Республикасының жан-жақты серіктестігін тереңдету туралы мәлімдеме жасады. Ресейдің ірі сауда серіктесіне айналған Қытай өзінің экспорты мен импорты рейтингін басқарады, энергетика, ғарыш, авиация саласында бірқатар стратегиялық маңызды жобаларды жүзеге асырады, көлік (Қытай-Ресей газ құбыры маршрут, Тонгцзян-Нижнеленинское теміржол көпірі, Хэйхэ-Благовещенск автомобиль көпірі және т.б.) жобалары екіжақты орыс-қытай қарым-қатынастарының дамығанын айғақтайды.

Қытай Халық Республикасы Мемлекеттік Кеңесінің Премьері Ли Кэцян «Российская газетаға» берген сұхбатында ЕАЭО қажеттілігін атап, мүдделер қоғамдастығын кеңейту, екіжақты қатынастардың материалдық негіздерін нығайту»[4; 407б.] туралы баяндады. Посткеңестік Орта Азия мемлекеттері (ОА) контекстінде ҚХР үшін ерекше маңызға ие «Бір белдеу және бір жол» бастамасын жүзеге асыру көзделген болатын. Бұл бірнеше факторларға байланысты. Біріншіден, географиялық ОА елдерінің Қытаймен сабақтастығы. Мысалы, Қазақстан Қытаймен айтарлықтай ұзақ шекарасы бар (шекара аймағы 1782 км., оның ішінде 1215 құрлық арқылы өтеді және 566 - су арқылы). Қытай көршілікті ескереді Қазақстан, сондай-ақ Қырғызстан, Қытайдың Шыңжаң-Ұйғыр автономиялық аудандарымен (ШҰАР), оның аумағы маңызды инфрақұрылымдық жобаларды жүзеге асыру үшін «Бір белдеу және бір жол» жобасын тиімді қолданады. Олардың арасында ШҰАР-дағы Қашқар қаласын Араб теңізінің жағалауында орналасқан терең Гвадар портымен теміржол, автомобиль жолдары, газ және мұнай құбырлары желісімен байланыстыратын Қытай-Пәкістан экономикалық дәлізі бар. Бұған Ресей және басқа да бірқатар елдер қызығушылық танытты. Екіншіден, аумақтардың әлеуеті Орталық Азия елдері құрлық транзиті ретінде Еуропаға тауар жеткізуге арналған дәліздер. Қазіргі уақытта Қытайдан Еуропаға контейнерлік жүктердің шамамен 94% теңіз арқылы жеткізіледі, шамамен 6% құрлықтағы тасымалдауға түседі [5]. Малакка бұғазы, Қытай саудасының негізгі бөлігі осы арқылы жүзеге асырылады, үнемі теңіз қоршауында тұр. Әрине, Орталық Азияда Қытай және Ауғанстанның өзінің стратегиялық және экономикалық мақсаттары бар, қытайлық инфрақұрылым, компаниялар мен кен орындары бар. Бірақ ҚХР аймақ елдеріне қауіпсіздікті сақтауға көмектеседі. Қытай Азиядағы аймақтық қауіпсіздікке төніп тұрған қауіп-қатерлерге ШЫҰ шеңберінде ғана емес, сонымен бірге Ауғанстанмен екіжақты форматта бірлесе

күрес жүргізіп келеді. Пәкістан, Тәжікстан мемлекеттерімен 4 тамызда 2016 жылы Қытай ақпарат алмасудың төрт жақты механизмін құру туралы келісімге келді. Бадахшан провинциясындағы Қытайдан қаржылық қолдау тауып отырған Ауғанстанның әскери базасы ауған-тәжік шекарасында салынады. Қытай тікелей жетекшілік ететін Тәжікстанда Тау-Бадахшан автономиясына шетелдік инвестициялық аймақ (ГБАО) 2019 жылдың қыркүйегінде бірлескен Тәжік-қытай «Ынтымақтастық-2019» жаттығуларын жүргізіліп отыр. Қытай Шыңжаңда, Ресейде Үндістанда, Қырғызстанда, Қазақстанда, Тәжікстан және Өзбекстанда әскери қызметкерлерінің қатысуымен «Орталық-2019» лаңкестік топтарға қарсы күресті жүзеге асыру мақсатындағы әскери жаттығулар өткізеді[6]. Осылайша Қытайдың әскери ынтымақтастығын құру оның көршілері, соның ішінде Ресей мен Орталық Азия елдерінде белсенді жүзеге асырылуда. Экономикалық өсу «Белдеу және жол» бастамасы аясында да қарқынды дамып келеді. Қытай ауқымды жүзеге асыруға ниетті жол құрылысына арналған инфрақұрылымдық жобалар, теміржол, әуе тораптары, порттар саны артып, жанданып келеді. Мәселен, Қырғызстанда Қытай импортының көлемі 2016 жылы 2015 жылмен салыстырғанда шамамен 50% өсті. Өзбекстанда «Ангрен-Пан» электрлендірілген теміржол желісі (Ұзындығы 124 км.) Қытайдың ірі жобасы жүзеге асырылды. Өзбекстанды жүйемен байланыстырады Қырғызстан мен Қытай теміржолдары маңызды болып қалды. Қытай-ОА-Еуропа теміржол дәлізіндегі байланыс 2018 жылдың ақпан айының соңына дейін жалғасты. Ташкент - Әндіжан - Ош - Иркеш-там - Қашқар автокөлік дәлізі, бұл бірінші рет Орталық Азиядан автомобиль тасымалдаушыларына тікелей баруға мүмкіндік берді. 2018-2023 жылдары «Еуразия» көлік дәлізін салу және іске қосу жоспарланды. Автомагистраль Бейжіңнен өтеді Нұр-Сұлтан, Мәскеу және Минск Берлинге өтеді. Болжам бойынша, 2050 жылға қарай тас жол бойымен жыл сайын 20 миллион тонна жүк

және 37 миллион жолаушы тасымалдады. Қытай Қазақстанға ерекше назар аударады, ол қытай инвестицияларының өсуімен қатар азиялық көршісімен сауда көлемін ұлғайтуға айрықша мән береді. Қытай артық өндірістік қуатты көрші мемлекет аумағына ауыстыруды жоспарлап отыр. Сонымен қатар, Нұр-Сұлтан «Өндірістік қуаттар саласындағы ынтымақтастық туралы үкіметаралық негіздеме келісім, инвестиция және қайта индустрияландыру үдерісіне серпін берді.

«Бір белдеу және бір жол» ЕАЭО осы Еуразиялық интеграциялық бірлестіктің дамуы тек экономикалық тұрғыдан ғана емес, сонымен қатар саяси тұрғыдан да маңызды екенін ескере отырып, оның Орталық Азиядағы тең құқылы серіктесі бола алады. Сонымен қатар, Ресей өзінің «Белдеу және жол» бастамасымен байланысын емес, осы бастаманы ЕАЭО аясындағы интеграциялық процестермен интеграциялауды талқылауға тырысады. Хиллман бастаған Reconnecting Asia зерттеушілері Еуразия континентінің экономикалық және геосаяси шындықтарын өзгертетін жаңа автомобиль, теміржол және инфрақұрылымды зерттеп келеді. «Азияны қайта қосу» компаниясы жақында Қытайдың «экспорттаушы авторитаризміне» қатысты алаңдаушылықтың қаншалықты негізделгенін білу үшін «Қауіпсіз қала» жобалары үшін жабдықтар жасайтын қытайлық технологияны шетелге жеткізу жолдарын талдады[7; 143б.]. Қытай позициясын нығайту үшін Қазақстанға айтарлықтай инвестициялар арқылы транзиттік дәліз салынды. Оның ішінде Қорғас-Шығыс қақпасындағы 3,5 миллиард доллардан астам, Қытаймен шығыс шекарадағы құрғақ порт орын алды. Жуырда әлемдегі ең ірі логистикалық тасымалдаушы компаниялардың бірі болып табылатын жеткізу және Lianyungang Port Holdings Group өз акциясын сатып алды, сондықтан оны трансұлттық жасау арқылы және қазақстандық тарапқа орасан зор пайда алуға мүмкіндік беру серіктестердің тәжірибесі болып отыр. Басқа маңызды инвестициялар қатарына Шалқар-Бейнеу теміржолы, Жезқазған-Сексеуіл теміржолы және Құрық порты кіреді.

Нәтижесінде дәліздер мен сыйымдылықтың артуы Қазақстанның транзиттік аймақ ретіндегі рөлін күшейтеді, «Самұрық-Қазына» қорының бағалауы бойынша, инфрақұрылымға инвестициялар жыл сайын өз үлесін қосады алдағы онжылдықта Қазақстанның экономикалық дамуы жылына 0,1% -0,2% деңгейінде көтеріліп отырады. Алдағы жылдары ҚТЖ мен жеке компаниялар келуі мүмкін контейнерлік транзиттік трафиктің 10 есеге өсуінен айтарлықтай жаңа кіріс көздерін капиталдандыруға мүмкіндік береді. Бюрократиялық кедергілер жойылған кезде контейнерлік транзиттік пойыздар Қазақстан аумағы арқылы мүмкіндігінше тез және тегіс өте алады. Жеке логистикалық тасымалдаушылар ірі компаниялардың дамуын және транзиттік дәліз ретінде Қазақстанның әлеуетінің артуын мұқият бақылайды. Оның Азия-ЕО бағытындағы орталық позициясы оны жылжымалы құрамды жалға беру, логистика сияқты көлік қызметтері нарығын құру үшін және тауарларды тасымалдау үшін тамаша орынға айналдырады. Транзиттік операциялар ҚТЖ бір тонна үшін тоннасына ең жоғары кіріс әкеледі. Сондықтан транзит Қазақстан үшін айтарлықтай табыс көзі болады деп күтілуде, егер теміржол қызметі оңтайландырылып, ережелер жеңілдетілсе, динамикалық және табысты сала пайда болады ежелгі көшпелі саудагерлер Шығыс пен Батысты байланыстырған өткен мыңжылдықтағыдай ішкі логистика дамиды. Көлемі бойынша ЕО мен Қытай арасындағы сауда жыл сайын артып келеді. Электроника және азық-түлік тауарларын жылдам жеткізуге мүмкіндікті молайтты. Барған сайын үлкен пойыздар Еуразияны кесіп өтеді, ал жетілдірілген инфрақұрылым оларға контейнерлерді көбірек тасымалдауға мүмкіндік береді және бүкіл Қазақстан бойынша жаңа ірі сауда артериясы құрылады. Жақсартылған логистикалық экожүйе қазақстандық азық-түлік, машина жасау, былғары бұйымдары өндірушілеріне және кез келген басқа дамып келе жатқан салаларға сыртқы нарыққа тез шығуға мүмкіндік береді. Қытайдың

ЕО-мен артығымен сауда жасауы көптеген пойыздардың ЕС-тен бос контейнерлермен оралуын білдіреді. Қайтар жолда контейнердің төмен жүктелуі қазақстандық өндірушілерге ЕО-ға өнімдерді импорттау және Қытайға экспорттау арқылы жеткізілім құнын төмендетеді. Жаңа Жібек жолында өндірістердің жаңа экожүйесі дамып, Орталық Азия халықтарына пайда әкелуі мүмкін деген болжам бар. Сондай-ақ, дүние жүзінде жүк көлігіне деген сұраныстың өсуіне байланысты жаңа ойыншылар пайда болады және Қазақстанның орталығы транзиттік тасымалдаушы ретіндегі позициясын одан әрі нығайтатын болады, үнділік жүк көлігі 2050 жылға қарай жеті есеге артады деп күтілуде, бұл Қазақстан үшін мүмкіндіктерді кеңейтеді. ЕЭО кеңістігінде жаһандық сауданың бір бөлігі ретіндегі рөлі өседі және онымен бірге Қазақстанның одан пайда көру мүмкіндігі де артады. ЕЭО ең көп пайда алу үшін Қазақстанға экономикалық өсу мен тиімділіктің жаңа көздерін қолданған жөн. Қазіргі уақытта Қазақстандағы цифрландыру деңгейі орташа, ал Ресей мен Қытай соңғы онжылдықта айтарлықтай жетістіктерге жетті. Жаңа реформалар мен қолданылған озық тәжірибелер алшақтықты азайтуға көмектеседі. Экономикалық тиімділік, ашықтық және мемлекеттік қызметтерге қол жетімділік тұрғысынан Қазақстан мен оның BRI серіктестері арасында ең маңызды болып отыр. Қазақстанға тағы да әлемдік сауданы байланыстыратын негізгі аймаққа айналуға жол ашады. Ежелгі Жібек жолын құрған Хань династиясындағы қытайлық шенеунік Чжан Цянь алғаш батысқа сапар шеккенде, тұрғындар оны қарсы алды. Саудаға қолайлы тартымды тауарлары мен күмісі бар Орта Азия он бес ғасыр бойы бұл сауда артериясы ретінде өсті. Ежелгі артериялар Қазіргі нарықтық және геосаяси үрдістер қайта жандандыруға мүмкіндік береді. Бұл Қазақстан тәуелсіздік алғаннан бергі ең үлкен экономиканың дамыту жолдары болып табылады. Елдегі мүдделі тараптар мен ұлттық компаниялар алдағы жылдары ел арқылы өтетін транзиттің үлкен көлемін қолдауға дайындық жасап, дайын екендіктерін көрсетулері керек. Олар

Жаңа Жібек жолының маңыздылығын түсіну мен жақын арада айтарлықтай өзгерістер қажет дегенді білдіреді. 2020 жылдың басынан бастап COVID-19 эпидемиясы бүкіл әлемде өршіп, бұрын-соңды болмаған салдарлар мен халықаралық өндіріс пен экономикада қиындықтар туғызды. Осыған байланысты Қытай мен Қазақстан мәңгілік жан-жақты стратегиялық серіктестер бола отырып, қиындықтарды бірлесе жеңеді, бір-біріне көмектеседі, қолдау көрсетеді және екіжақты сауда-экономикалық ынтымақтастықтың нәтижелерін нығайта түседі.

Қорытынды

Қиындықтар мен проблемаларға қарамастан, Қытай мен Қазақстанның «Бір белдеу және бір жолды» бірлесіп құру жөніндегі қадамдары әрдайым алға қарай жылжып келеді және үздіксіз тереңдей беруде. Қытай тарапының кедендік статистикасы мәліметтеріне сәйкес, өткен жылдың қаңтар-маусым айлары аралығында Қытай мен Қазақстан арасындағы тауар айналымы тұрақтылықты сақтай отырып, 9,35 миллиард АҚШ долларын құрады, ал Қытайдың Қазақстаннан импорты 18,5 пайызға күрт өсті. Сонымен бірге, Қазақстан Республикасы Статистика комитетінің мәліметтері бойынша, осы жылдың бірінші жартыжылдығында Қытай Қазақстан үшін ең ірі экспорттық нарыққа айналды, ал қазақстандық тауарлардың бестен бір бөлігі Қытайға экспортталды. Қытай үкіметі мен кәсіпорындары Қазақстанға медициналық құралдардан жүздеген тонна гуманитарлық көмектерді үнемі жіберіп отырады, ал тиісті қазақстандық компаниялар Қытайдан эпидемияға қарсы материалдар мен сынақ құралдарын сатып алады. Қытайдан Қазақстанға жаңа көкөністер экспорты да өткен жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 83,4% -ға едәуір өсті. Мұның бәрі Қазақстанның эпидемияға қарсы күресінде және халықтың өмір сүруіне материалдық жағдай жасауда маңызды рөл атқарды. Сонымен бірге Қытай нарығы Қазақстан үшін тез ашыла бастады, және 100-ге жуық жаңа қазақстандық

кәсіпорындар Қытайға ауылшаруашылық өнімдерін экспорттауға рұқсат алды, ал түйе сүті және басқалары сияқты жоғары сапалы өнімдер Қытай нарығына кірді» - деді ҚХР Бас консулдығы [8; 143б.]. Қытай мен Қазақстанның бірлескен күш-жігері шеңберінде» Бір белдеу және бір жол «бағытын және Нұрлы Жолдың жаңа экономикалық саясатын, сондай-ақ Қытай мен Қазақстан арасындағы ынтымақтастық бірқатар маңызды жобалар рейстердің тоқтатылуы, техникалық персонал мен жеткізушілердің жобалық алаңға бара алмауы сияқты қиындықтарды жеңе алды, сонымен қатар эпидемияның ауыр сынақтарына төтеп беріп, оң жетістіктерге жетті. Қытайлық кәсіпорын жүзеге асырған Талдықорған-Өскемен тас жолын қайта құру жобасы Қазақстанның жаңа экономикалық саясаты «Нұрлы Жол» шеңберіндегі маңызды жоба болып табылады, сонымен қатар, Шығыс Қазақстандағы негізгі көлік магистралы. Эпидемияның алдын-алу және күресу шараларымен қатар, қытайлық кәсіпорын менеджментті белсенді түрде күшейтіп, жергілікті тұрғындарды жұмыс орындарымен көбірек қамтамасыз етіп, құрылыс қарқынын жеделдетуге бар күшін салуда. Қазіргі уақытта жер асты төсенішін және асфальтбетонды төсеу сәйкесінше 70% және 35% аяқталды.

«Бір белдеу, бір жол» жобасы Қазақстан үшін халықаралық байланысты жетілдіруге үлес қосатын ірі саяси-экономикалық әрі әлеуметтік-тарихы маңызды жоба екені анық. Жоба бойынша көлік дәлізінің 2787 шақырымы Қазақстанның Ақтөбе, Оңтүстік Қазақстан, Қызылорда, Жамбыл және Алматы облыстарын басып өтеді әрі бүгінгі күні толықтай пайдалануға берілді. Ресей тарапы 2233 шақырымдық жолды аяқтады. Қытай еншісінде 3425 шақырым жол бар. Осы жоба бойынша тауар тасымалдау теңіз тасымалына қарағанда жолды 3 есеге жуық қысқартады. Яғни, Қытайдан Еуропаға не кері бағытта тасымалданатын жүк дәл осы жол арқылы не бәрі 14 күнде діттеген жеріне жетеді. Қытай мен Батыс арасындағы жүк тасымалды жүйелі жолға қойып, алыс-берісін еселей түсудегі Қазақстанның тағы бір басымдығы темір жол екендігі сөзсіз. Бұл бағытта да еліміз қытайлық

тараппен нақты жұмыстар жүргізіп жатыр. Әлемді шарпыған пандемия қоғамның барлық салаларына әсер етті. Әсіресе халықаралық экономикалық байланыс едәуір тежелді. Осы орайда карантин аяқталғаннан кейін еліміздің өркендеуі мен дамуына ықпал ететін «Бір белдеу, бір жол» жобасы қарқынды жүзеге асатынына сенім мол.

Әдебиеттер тізімі

1. Мұсатаев С.Ш. «Бір белдеу, бір жол» жобасы аясындағы Қытай мен Еуразиялық экономикалық одақтың өзара әрекеттесу мәселелері // әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті хабаршысы. Са-ясаттану сериясы. – 2017. – № 4(62). – Б. 230-238.
2. Никоноров А. Главные торговые партнеры Казахстана: Россия и Китай. [Электрон.ресурс]. – 2021. – URL: <https://365info.kz/2017/08/top-10-glavnyhtorgovyyh-partnerov-kazahstana/> (қолданылған күні: 10.01.2021).
3. Тимофеев О.А. Российско-китайские и многосторонние интеграционные проекты и их влияние на развитие Дальнего Востока // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2015. – № 20. – С. 229–241.
4. Peyrouse S., Raballand G. Central Asia: The New Silk Road Initiative's Questionable Economic Rationality // Eurasian Geography and Economics. – 2015. – No. 56. – P. 405-420.
5. Шәріпхан Қ. Си Цзиньпиннің «Бір белдеу – бір жол» бағдарламасының мақсаты не? [Электрон.ресурс]. – 2021. – URL: <https://abai.kz/post/52920>. (қолданылған күні: 10.01.2021).
6. Общий объем инвестиций Китая в экономику Казахстана превысил \$42,8 млрд. (О результатах 25-летнего сотрудничества и перспективах двусторонних отношений написал Председатель КНР Си Цзиньпин) [Электрон.ресурс]. – 2021. – URL: <https://kapital.kz/economic/60408/obcsnij-obem-investicij-kitaya-v-ekonomiku-kazahstana-prevysil-42-8-mlrd.html> (қолданылған күні: 10.01.2021).
7. Fallon Th. The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia // American Foreign Policy Interests. – 2015. – No. 37. – P. 140–147.
8. Воробьев В.Я. Новый шелковый курс. О китайской идее построения экономического пространства Великого шелкового пути // Россия в глобальной политике. – 2014. – № 3. – С. 142–151.
9. Китай не только «мировая фабрика», но и «мировой рынок» [Электрон.ресурс]. – 2021. – URL: <https://mirec.mgimo.ru/upload/ckeditor/files/mirec-2017-1-samburova-mironenko.pdf> (қолданылған күні: 10.01.2021).
10. Мордвинова А.Э. Китайский Шелковый путь пройдет по железным дорогам Центральной Азии [Электрон.ресурс]. – 2021. – URL: <https://riss.ru/analytics/27356> (қолданылған күні: 10.01.2021).
11. Стефанович Д. «Центр-2019»: что стоит за маневрами России и Китая в Центральной Азии. [Электрон.ресурс]. – 2021. – URL: <https://eurasia.expert/cto-stoit-za-manevrami-rossii-ikitaya-v-tsentralnoy-azii/> (қолданылған күні: 10.01.2021).
12. Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: взгляд из Узбекистана. [Электрон.ресурс]. – 2021. – URL: <http://uza.uz/ru/society/tsentralnaya-aziya-v-sistememezhdunarodnykh-transportnykh-k-11-08-2018> (қолданылған күні: 10.01.2021).
13. Кузнецов А.В., Малышева Д.Б. Китайский фактор в Казахстане // Электронный научно-образовательный журнал «История». «Россия-Казахстан: веки истории». – 2019. – № 1 (75). – С. 437- 451.

А.О. Устемірова¹, С. Горак²

¹Казахский университет международных отношений и мировых языков имени Абылай хана, Алматы, Казахстан

²Институт международных исследований, Карлов университет, Прага Чехия

Проект «Один пояс-один путь»: влияние Евразии на интеграцию в единое пространство

Аннотация. В научной статье всесторонне анализируются историко-экономическое значение и значимость проекта «Один пояс - один путь», влияние данного проекта на Казахстан и страны Централь-

ной Азии. Научно проанализированы реформы в странах Центральной Азии (ЦА) и влияние модели Шелкового пути на экономическое и духовно-культурное развитие Казахстана, благоприятные геополитические условия для Китая и его политическое значение. Углубленно изучены новые транзитные направления Китая, ЕАЭС «Один пояс и один путь», развитие данного евразийского интеграционного объединения, сухой порт на восточной границе с Китаем и другие инвестиционные проекты. Делаются научные выводы о значении логистических перевозок и китайских железных дорог, проблемах связи и геополитической системы и безопасности на железнодорожном коридоре Китай-ЦА-Европа. Анализируются культурно-духовное влияние проекта «Один пояс-один путь» на страны Центральной Азии и Казахстан, политико-идеологические, психологические аспекты в условиях пандемии. В статье изучено значение новых транзитных маршрутов Китая, развития евразийского интеграционного объединения ЕАЭС «Один пояс и один путь», сухого порта на восточной границе с Китаем и других инвестиционных проектов. Рассмотрены природно-экологические проблемы и влияние Китая на глобальную экономику как крупнейшего в мире потребителя природных ресурсов и крупнейшего экспортера нефти. Автор анализирует новые возможности программы «Один пояс-один путь» в концепции геоэкономики и совместного развития между Китаем и Казахстаном для экономического сотрудничества и делает выводы, доказывая, что это масштабный и важный проект в направлении развития страны. В статье также рассматриваются вопросы, связанные с китайско-казахстанскими международными отношениями в условиях нынешней пандемии.

Ключевые слова: «Один пояс и один путь», Шелковый путь, геоэкономика, геополитика, логистика, железные дороги, Шанхай, Китай.

A.O. Ustemirova¹, S. Horak²

¹*Kazakh Ablai Khan University of International Relations and World Languages, Almaty, Kazakhstan*

²*Institute of International Studies, Charles University, Praha, Czech Republic*

Project “One belt-one way”: the impact of Eurasia on the integration into a single space

Abstract. The scientific article comprehensively analyzes the historical and economic significance and significance of the Project «One Belt-One Road», the impact of this project on Kazakhstan and the countries of Central Asia. Reforms in the countries of Central Asia (CA) and the impact of the Silk Road model on the economic, spiritual and cultural development of Kazakhstan, favorable geopolitical conditions for China and its political significance are scientifically analyzed. New transit routes of China, the EAEU «One Belt and one road», the development of this Eurasian Integration Association, the dry port on the eastern border with China and other investment projects have been thoroughly studied. Scientific conclusions will be drawn on the importance of logistics transportation and Chinese railways, communication and geopolitical system and security issues in the China-CA-Europe railway corridor. The cultural and spiritual impact of the Project «One Belt-One Road» on the countries of Central Asia and Kazakhstan, as well as political, ideological and psychological aspects of the pandemic will be analyzed. The article examines the importance of new transit routes of China, the development of this Eurasian Integration Association of the EAEU «One Belt and one road», the dry port on the eastern border with China and other investment projects. Natural and environmental issues and the impact of China on the global economy as the world’s largest consumer of Natural Resources and the largest exporter of oil are also considered. «The author analyzes the new opportunities for economic cooperation of the program» «One Belt-One Road» in the concept of geo-economics and joint development between China and Kazakhstan, proving that it is a large-scale and important project for the development of the country.» The article also analyzes the problems of China-Kazakhstan International Relations and emerging issues in the context of the current pandemic.

Keywords: «One Belt and One Road», Silk Road, Geo-economics, Geopolitics, Logistics, Railways, Shanghai, China.

References

1. Musataev S.Sh. «Bir beldey, bir jol» jobasy aiasyndağy Qytai men Eýrazıalyq ekonomıkalyq odaqtuń ózara árekettesy máseleleri [Tendencies of integration of the EAEU and PRS within the framework of the project

“One Belt, One Way], *ál-Farabi atyndaǵy Qazaq ulttyq ǵniversiteti habarshysy. Saasattanǵy seruasıy [Bulletin of Al-Farabi Kazakh National University. Political science series]*, 2017. No. 4(62). P. 230-238, [in Kazakh].

2. Nikonorov A. *Glavny`e torgovy`e partnery` Kazakhstana: Rossiya i Kitaj [The main trading partners of Kazakhstan are Russia and China]*, Available at: <https://365info.kz/2017/08/top-10-glavnyhtorgovyh-partnerov-kazahstana/>, [in Russian], (accessed 10.01.2021).

3. Timofeev O.A. *Rossiysko-kitajskie i mnogostoronnie integratsionny`e proekty` i ikh vliyanie na razvitiie Dal`nego Vostoka [Russian-Chinese and multilateral integration projects and their impact on the development of the Far East], Kitaj v mirovoj i regional`noj politike. Istoriya i sovremennost` [China in World and Regional politics. History and modernity]*. 2015. No. 20. P. 229–241, [in Russian].

4. Peyrouse S., Raballand G. *Central Asia: The New Silk Road Initiative’s Questionable Economic Rationality, Eurasian Geography, and Economics*. – 2015. No. 56. P. 405-420.

5. Sháriphan Q. *Sı Szinpinniń «Bir beldey – bir jol» baǵdarlamasynyń maqsaty ne? [What is the purpose of the One Belt – One Road program?]*, Available at: <https://abai.kz/post/52920>, [in Kazakh], (accessed 10.01.2021).

6. *Obshhiy ob`em investitsij Kitaya v e`konomiku Kazakhstana prevysil \$42,8 mlrd. (O rezul`tatakh 25-letnego sotrudnichestva i perspektivakh dvustoronnikh otnoshenij napisal Predsedatel` KNR Si Czzin`pin) [The total volume of China’s investments in the economy of Kazakhstan exceeded \$42.8 billion. (Chinese President Xi Jinping wrote about the results of 25 years of cooperation and the prospects for bilateral relations)]*, Available at: <https://kapital.kz/economic/60408/obshhiy-obem-investitsij-kitaya-v-ekonomiku-kazahstana-prevysil-42-8-mlrd.html>, [in Russian], (accessed 10.01.2021).

7. Fallon Th. *The New Silk Road: Xi Jinping’s Grand Strategy for Eurasia, American Foreign Policy Interests*. 2015. No. 37. P. 140–147.

8. Vorob`ev V.Ya. *Novy`j shelkovy`j kurs. O kitajskoj idee postroeniya e`konomicheskogo prostranstva Velikogo shelkovogo puti [The new Silk course. About the Chinese idea of building the economic space of the Great Silk Road], Rossiya v global`noj politike [Russia in global politics]*. 2014. No. 3. P. 142–151, [in Russian].

9. *Kitaj ne tol`ko «mirovaya fabrika», no i «mirovoy ry`nok» [China is not only a «world factory», but also a «world market»]*, Available at: <https://mirec.mgimo.ru/upload/ckeditor/files/mirec-2017-1-samburova-mironenko.pdf>, [in Russian], (accessed 10.01.2021).

10. Mordvinova A.E`. *Kitajskij Shelkovy`j put` proidet po zhelezny`m dorogam Czentral`noj Azii [The Chinese Silk Road will pass through the railways of Central Asia]*. Available at: <https://riss.ru/analytics/27356>, [in Russian], (accessed 10.01.2021).

11. Stefanovich D. *«Czentr-2019»: chto stoit za manevrami Rossii i Kitaya v Czentral`noj Azii [Center-2019: what is behind the maneuvers of Russia and China in Central Asia], Evraziya e`kspert [Eurasia Expert]*, Available at: <https://eurasia.expert/chto-stoit-za-manevrami-rossii-ikitaya-v-tsentrlnoy-azii/>, [in Russian], (accessed 10.01.2021).

12. *Czentral`naya Aziya v sisteme mezhdunarodny`kh transportny`kh koridorov: vzglyad iz Uzbekistana [Central Asia in the system of international transport corridors: a view from Uzbekistan], Naczional`noe informaczionnoe agentstvo Uzbekistana [National News Agency of Uzbekistan]*, Available at: <http://uza.uz/ru/society/tsentralnaya-aziya-v-sistememezhdunarodnykh-transportnykh-k->, [in Russian], (accessed 10.01.2021).

13. Kuznecov A.V., Maly`sheva D.B. *Kitajskij faktor v Kazakhstane [The Chinese factor in Kazakhstan], E`lektronny`j nauchno-obrazovatel`ny`j zhurnal «Istoriya» [Electronic scientific and educational journal «History»]. «Rossiya-Kazakhstan: vekhi istorii» [«Russia-Kazakhstan: Milestones of history»]*. 2019. No. 1 (75). P. 437- 451, [in Russian].

Авторлар туралы мәлімет:

Өстемірова Әйгерім Оразымбетқызы – «Халықаралық қатынастар» мамандығының докторанты, Абылай хан атындағы халықаралық қатынастар және әлем тілдері университеті, Алматы, Қазақстан.

Славомір Горак – Ph.D., халықаралық зерттеу институты, әлеуметтік ғылымдар факультеті, университет Карлов, Прага, Чехия.

Ustemirova Aigerim Orazymbetkyzy – doctoral student in International Relations, Kazakh Ablai Khan University of International Relations and World Languages, Almaty, Kazakhstan.

Slavomir Horak – Ph.D., Institute of International Studies, Faculty of Social Sciences, Charles University, Praha, Czech.