

Омарова М.А., Арзыкулов А.А.

Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Қазақстан, Алматы қ.
e-mail: madina74.04@mail.ru, ajkenamanjol@mail.ru

ЖІБЕК ЖОЛЫНЫҢ ЭКОНОМИКАЛЫҚ БЕЛДЕУІНІҢ МҮМКІНДІКТЕРІ МЕН ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ

Мақалада авторлар қазіргі уақытта өте өзекті болып отырған «Бір белдеу – бір жол» бастамасы аясындағы «Жібек жолының экономикалық белдеуі» стратегиясының мүмкіндіктері мен перспективаларын қарастырады. Әрине, бұл бастама ҚХР тарапынан ұсынылғандықтан, осы жобадағы Қытайдың үлесінің үлкен екені даусыз және де ол жүзеге асқан сайын арта түсетіні рас. Жоба қолға алынған төрт жылға жуық уақытта көптеген шаралар атқарылды: құжаттық-келісімдік негіз қаланды, қаржылық институттар құрылды және т.б. Ал геостратегиялық тұрғыдан алғанда, өзінің географиялық орналасуы жағынан тиімді рөлді атқаратын Қазақстан үшін бұл жобаның беретін мүмкіндіктері өте көп, тек соны дұрыс пайдалана білу қажет. Жалпы алғанда, жаһандық интеграциялану заманында бұл жобаға қатысушы елдердің ұтылмасы сөзсіз.

Түйін сөздер: Жібек жолының экономикалық белдеуі, көлік инфрақұрылымы, Азиялық инфрақұрылымдық инвестициялық банкі, жарғылық капитал.

Omarova M.A., Arzykulov A.A.
Al-Farabi Kazakh National University, Kazakhstan, Almaty
e-mail: madina74.04@mail.ru, ajkenamanjol@mail.ru

Opportunities and prospects of the Economic belt of the Silk way

In article authors consider the possibilities and the prospects of strategy «An economic belt of the Silk way» which has been begun within an initiative «One belt – one way». As this initiative has been offered the People's Republic of China, the share of China in this project undoubtedly big, and in process of realization will grow. In four years since the beginning of the project enormous work has been performed: the legal-contractual basis is created, there were financial institutions, etc. And Kazakhstan on the geographical arrangement has very advantageous geostrategic position, and it is necessary to use it. In the conditions of world integration all participants of this project will be the winner.

Key words: Economic belt of the Silk way, transport infrastruktura, Asian bank infrastructure investments, authorized capital.

Омарова М.А., Арзыкулов А.А.
Казахский национальный университет им. аль-Фараби, Казахстан, г. Алматы,
e-mail: madina74.04@mail.ru, ajkenamanjol@mail.ru

Возможности и перспективы Экономического пояса Шелкового пути

В статье авторы рассматривают возможности и перспективы Стратегии «Экономический пояс Шелкового пути», который был начат в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Так как данная инициатива была предложена КНР, доля Китая в этом проекте несомненно большая, и по мере реализации будет расти. За четыре года с начала проекта была выполнена колоссальная работа: создана правовая-договорная основа, появились финансовые институты и т.д. А Казахстан по своему географическому расположению имеет очень выгодное геостратегическое положение, и нужно этим воспользоваться. В условиях мировой интеграции все участники данного проекта окажутся в выигрыше.

Ключевые слова: Экономический пояс Шелкового пути, транспортная инфраструктура, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, уставной капитал.

Қытай жаһандық экономикада ірі өндіруші және инвестор болып табылады, бірқатар төмендеулерге қарамастан ол әлемнің басқа елдерімен салыстырғанда экономикалық дамудың жоғарғы қарқынан сақтап отыр. Бұл күнде Қытайдың Ұлы жібек жолын заманауи жаңғыртуға бағытталған жаңа бастамасы үлкен қызығушылық тудыруда. Бұл бастама Жібек жолының бойында орналасқан мемлекеттер үшін, оның ішінде Қазақстан да бар, сауда-экономикалық және инвестициялық ынтымақтастықтың жаңа мүмкіндіктері мен перспективаларын ашады. Оның үстіне, өз бастамасын нақты жүзеге асыру үшін, Қытай Азиялық инфрақұрылымдық инвестициялар банкі және Жібек жолы қоры секілді жаңа қаржылық даму институттарын құруда, олардың капиталдары инфрақұрылымдық жобаларды жүзеге асыруға бағытталады.

2013 жылдың 16 қыркүйегінде, Астанадағы Назарбаев университетінде сөйлеген сөзінде ҚХР төрағасы Си Цзиньпин Қытайдың, Орталық Азия елдерінің және Ресейдің ынтымақтастығының тереңдей түсуінің жаңа формасы ретінде «Жібек жолының экономикалық белдеуін» құруды ұсынды. Бұл идея тек саясаткерлер мен саясаттанушылар арасындағы ғана емес, сонымен қатар экономистер мен сарапшылар қауымдастығы ортасында үлкен резонанс тудырды, өйткені Қытай басшысы алғаш рет тұтас Еуразия құрлығының экономикалық дамуының келешегіне ықпал ететін сыртқы саяси бастаманы көтерді. Содан бері өткен уақыт аралығында көтерілген бастама жай тұжырымға айналып қана қоймай, сондай-ақ тек Қытайдың өзі үшін ғана емес, сонымен бірге Ұлы Жібек жолының бойында орналасқан барлық елдерге, оның ішінде Қазақстан Республикасы үшін де, экономикалық қызығушылық тудыратын ірі халықаралық жобаға айналды [1]. Оның үстіне, Орталық Азия аймағын өркендетуге бағытталған осындай жобаларды Ресей, АҚШ, Еуроодақ және Жапония ұсынған болатын.

Кейінірек Индонезияға сапары барысында ҚХР төрағасы Оңтүстік-шығыс Азия елдеріне «XXI ғасырдың Теңіз жібек жолы» жобасын ұсынды, ол «Жібек жолының экономикалық белдеуі» жобасымен бірігіп, Қытай жаңа ұзақ мерзімді «Бір белдеу – бір жол» стратегиясын құрады.

Жібек жолы елдері қазіргі жағдайда Қытайды Еуропа елдеріне дейін, яғни Еуразия кеңістігіндегі қытай тауарлары үшін төлем қабілеттілігі жоғары және көлемді нарыққа

жедел транзиттік жүк жеткізуді ұйымдастыру мүмкіншілігімен, сондай-ақ әртүрлі табиғи байлық қорларымен (мұнай, газ, металдар, астық және басқалары) қызықтырып отыр.

Жаңа қытай бастамасы, қолжетімді ақпараттар бойынша үш стратегиялық мақсатты көздейді:

- халықаралық және аймақтық сауданы ұлғайту;

- Қазақстан мен Орталық Азия территориясы арқылы Қытайдан Еуропа мен Таяу Шығысқа халықаралық транспорттық дәліздерді құру;

- Орталық Азияда стратегиялық маңызды серіктес ретінде Қытайдың экономикалық болуын бірте-бірте арттыру.

Көрсетілген мақсаттарға жету үшін, Қытай үшін мынадай міндеттер шешуші болады:

- сауда-экономикалық ынтымақтастықты дамыту, халықаралық және өзара саудадағы көптеген кедергілер мен шектеулерді алып тастау, инвестицияның келуіне қолайлы жағдай туғызу;

- әртүрлі халықаралық транспорттық дәліздерді ұтымды пайдалануға мүмкіндік беретін темір және автомобиль жолдарының еуразиялық трансқұрлықтық жүйесін тұрғызу;

- Жібек жолының бойында орналасқан, ең алдымен Орталық Азиядағы елдермен сауда-экономикалық және транспорттық-логистикалық байланыстарды кешенді тереңдету;

- алдыңғы қатарлы транспорттық-инфрақұрылымдық және коммуникациялық жүйелердің көмегімен Ұлы жібек жолының барлық бөліктерін біріктіру, сондай-ақ құбыр жүйелерін дамыту;

- Қытайдың ел ішіндегі, ең алдымен батыс провинциялардағы өндірістік қуаттылығы мөлшерден тыс қытай тауарларының (болатты, алюминийді, фотоэлектр жабдықтарын, жел генераторларын және т.б. қайта өңдеу) экспортын кеңейту;

- Жібек жолына қатысушылар арасында өзара есептесулерді әртүрлі валюталарды қолдану арқылы жүргізу [2].

Жібек жолының бойына орналасқан Еуразия елдерін шартты түрде бес аймаққа топтастыруға болады, олардың әрқайсысына Қытай өз бастамасы аясында нақты рөлдерді бөледі.

Ең алдымен Еуропамен, Ресеймен, Түркиямен және Иранмен сауда-экономикалық байланыстарын кеңейтудің форпосты ретінде Орталық Азия аймағы көрсетіледі, оған Қазақстан, Қырғызстан, Тәжікстан, Өзбекстан және Түрікменстан кіреді. Қазақстан мен Орталық Азия жалпы Орталық

еуразияда маңызды геостратегиялық жағдайға ие. Бұл елдерде асыл металдардың, кендік-металлургиялық шикізаттың, энергетикалық қорлардың қоймасы деуге болады. Бұл аймақта ірі әлемдік орталықтардың (Ресей, Қытай, АҚШ, Еуроодақ және басқалары) геосаяси және экономикалық мүдделері тоғысады. Аймақ елдері Қытаймен тығыз ынтымақтасады, энергетикалық және табиғи қорларымен бөліседі. Сонымен қатар Орталық Азия дайын өнімді тұтынудың орасан үлкен нарығы болып табылады, және де оның тұтынушылық әлеуеті оның табиғи байлығын игеру қарқынымен және тұрғындарының тұрмысы жақсарған сайын арта түседі. Қытайдың бұл елдермен екіжақты және көпжақты ынтымақтастықты одан ары дамытуына әлеуеті жетерлік. Қытай мен Орталық Азияның бес елінің экономикасы көбінесе өзара толықтырушы сипатта.

Екінші аймақтың құрамына Иран, Ирак, Иордания, Сирия, Сауд Арабиясы, Түркия және Батыс Азияның басқа елдері кіреді. Бұл жерде аталған елдердің энергетикасы Қытай үшін мұнай-газ қорларын өндіру мен экспортты қамтамасыз етеді. Аймақ келешекте қытай тауарларын өткізудің мүмкіндікті нарығы ретінде қарастырылады.

Азия мен Еуропаның шекарасында орналасқан, Кавказдағы Әзербайжан, Грузия, Армения және Шығыс Еуропадағы Украина, Беларусь, Молдова үшінші аймаққа кіреді. Бұл аймақтың елдері өздерінің геэкономикалық орналасуына байланысты Еуропалық одақ пен Еуразиялық экономикалық қауымдастықтың арасындағы шекте жатыр. Болашақта олардың шығыстық, ең алдымен Ресеймен және Қытаймен, сауда-экономикалық және инвестициялық ынтымақтастық статусын көтеруге, тек Батыстан ғана емес, Шығыстан да пайда табуға қызығушылығының арта түсуі мүмкін.

Ресейді оның экономикасының көлеміне қарай және Азияда да, Еуропада да көлемді географиялық орналасуына байланысты, Қытай жеке экономикалық аймақ және дербес аймақтық орталық ретінде қарастырады. Тарихи тұрғыдан ол тек жанама түрде ғана Жібек жолының бойында жатыр. Ресей қазіргі уақытта Қазақстанмен, Белоруссиямен, Армения және Қырғызстанмен Еуразиялық экономикалық одақты құрумен қарбалас болып жатыр. Оның үстіне, тарихи қалыптасқан жағдайларға сәйкес Ресей Орталық Азия, Кавказ және Батыс Азия елдерімен тығыз ынтымақтасады. Сондықтан да Қытай Ресейдің еуразиялық интеграцияға

геосаяси және экономикалық ықпалын ескеруі тиіс.

Ауғаныстан, Пәкістан және Үндістанды да жеке аймаққа жатқызуға болады. Бұл елдердің Қытаймен сауда-экономикалық ынтымақтастығының болашақ перспективалары ең алдымен Ауғаныстан төңірегіндегі дағдарысты шешумен тікелей байланысты. Бейбіт үдерістің нәтижелі дамуы осы аймақ елдерінің Қытаймен, сондай-ақ Орталық Азия елдерімен сауда-экономикалық ынтымақтастық қарқынының артуына әкелуі мүмкін. Олай болмаған жағдайда сауда-экономикалық байланыстар эпизодтық, тұрақсыз сипатқа ие болады. Тиісінше бұл үш елге Жібек жолының экономикалық белдеуінің құрамдас бөлігіне айналуы қиындыққа түседі [3].

Қытайдың стратегиялық бастамасының басты бағыттарының ішінде теміржол айрықша орынға ие, оның үстіне Қытай Жібек жолының экономикалық белдеуін ең алдымен еуразия құрлығының басқа бөліктерімен (Еуропа, Таяу Шығыс және Оңтүстік Азия) сенімді транспорттық байланыс орнатуға және ұстап тұруға болатын Еуразияның теміржол супермагистралы ретінде қарастырады. Сонымен бірге, Қытай өзінің ішкі теміржол желісін жылдам ұлғайтуда және жоғарғы жылдамдықты желілер құрылысындағы алдыңғы қатарлы технологиялар мен ноу-хауларға сүйене отырып, бұл саладағы әлемдік көшбасшыға айналды. Қытай төрт жоғарғы жылдамдықты халықаралық темір жол салуды алға қойып отыр, олардың екеуі Жібек жолы аумағымен Қазақстан территориясы арқылы Еуропа шекараларына дейін жетеді. Қытайдағы бар өндірістік әлеуеттің арқасында, мысалы құрылысы жоспарланған, жоғарғы жылдамдықты, ұзындығы жеті мың шақырымдық Пекин-Мәскеу темір жол магистралы екі астана арасындағы жол ұзақтығын алты тәуліктен астам уақыттан шамамен 33 сағатқа дейін қысқарта алады.

Орталық Азия – қытайлық Жібек жолының экономикалық белдеуі тұжырымдамасының басты мақсаты, ол халықаралық және аймақтық сауданың дамуына ықпал ететін жаңа теміржол желілерінің, автомагистралдардың, құбыр жолдарының және басқа инфрақұрылым элементтерінің модернизациясы мен құрылысын қарастырады.

Қарастырылып оырғандай, Жібек жолының экономикалық белдеуі бойынша басты жүк ағыны Шығыстан Батысқа қарай жүреді. Қытайдың батыс және орталық провинциялары құрылатын

жаңа халықаралық транспорттық дәліздердің арқасында Достық бекеті (Қазақстан) арқылы өтетін маршрут арқылы Еуроодақ елдерімен тікелей теміржол қатынасында болады. Қытай тауарларын Еуропаға темір жолмен жеткізу теңіз жолына қарағанда 2-3 есе жылдам, бұл тауарларды тасымалдауға, әсіресе жылдамдықты қажет ететін тауарлар үшін бәсекелестік артықшылық болып табылады.

British Petroleum корпорациясының болжамынша, 2035 жылға қарай Қытай АҚШ-ты ығыстырып әлемдегі мұнайды тұтынушы ең ірі елге айналады. Жиырма жыл көлемінде мұнайға деген сұраныс (жылына 0,8%) газға қарағанда (жылына 1,9%) баяу өседі. Газға деген сұраныстың өсімінің жартысы Ресей мен Таяу Шығыстан жеткізумен, ал екінші жартысы сланцтық газды жеткізумен жабылады [4]. Сондықтан Қытай Орталық Азиядағы, Қазақстан территориясы арқылы өтетін құбыр желілеріне үлкен көңіл бөледі.

Қытай тарапы Қазақстанда шыны, цемент өндіретін және ауылшаруашылық өнімдерін қайта өңдейтін зауыттар салмақшы. Мұндай бастама алғаш рет 2014 жылдың 15 желтоқсанында Астанада өткен ШЫҰ отырысында айтылды.

Қытай өзінің стратегиялық бастамасын дайындау мен жүзеге асырудың ғылыми қамтамасыз етілуіне үлкен мән беретіні көңіл аударды. Атап айтар болсақ, Жібек жолының экономикалық белдеуін құру бойынша іс-қимылдар жоспарын жасау үшін Қытайда 2014 жылдың наурызында бірден үш ғылыми-зерттеу институты құрылды: Орталық Азия институты, Солтүстік-Батыс университетіндегі Жібек жолын зерттеу институты, Сиань шет тілдер университетіндегі Орталық Азия институты.

«Жібек жолының экономикалық белдеуі» бастамасын іс жүзінде жүзеге асыру мақсатында Қытай қызығушылық танытқан Азия елдерімен екі маңызды қаржылық даму институтын құрды: Азиялық инфрақұрылымдық инвестициялар банкы (Asian Infrastructure Investment Bank, бұдан әрі – АИИБ) және Жібек жолы қоры (Silk Road Fund).

АИИБ құрудағы мақсат – Ұлы жібек жолын жандандыруды көздеген мемлекеттердің дамуы, ал негізгі міндеті – ірі инфрақұрылымдық жобаларды қаржыландыру. АИИБ қызметінің басымды бағыттарына: энергетика, транспорт пен логистика, қала және ауыл инфрақұрылымы жатады. Бастапқы капитал 50 миллиард долларды құрайды. 50% үлесі бар Қытай ірі акционерге айналады. Уақыт өте келе жарғылық

капитал 100 миллиард долларға жеткізіледі. Жаңа халықаралық банктың штаб-пәтері Пекин қаласында орналасқан.

Қытай жағының пікірінше АИИБ инклюзивті және ашық банк болады. «Қазіргі таңдағы жаһандық құлдырау мен Азиядағы инфрақұрылымды қаржыландыруға орасан сұраныс жағдайында, АИИБ-ның құрылуы және тиімді жұмыс істеуі, – деп атап өтеді қытай экономисі Ши Цзяньсюнь, – аймақтық өзара байланыстар мен өзара алмасулардың жеделдеуіне, өзін-өзі дамытудың мүмкіндіктерін үздіксіз нығайтуға және экономикалық дамудың ұзақ мерзімді құлшынысына ықпал етуі мүмкін» [5]. АИИБ Азияның қозғаушы күші ретіндегі инфрақұрылым құрылысын нығайтып қана қоймай, сондай-ақ қаржыны пайдалану тиімділігінің деңгейін және азиялық мемлекеттердің аймақтық дамуға үлесінің деңгейін көтереді. Бұл жаһандық сұранысты кеңейтуге мүмкіндік береді және әлемдік экономиканы қалпына келтіруге ықпалын тигізеді. Оның үстіне, АИИБ-ға халықаралық валюта жүйесін реформалау, халықаралық экономикалық және қаржылық басқару жүйесін жетілдіру міндеті жүктеліп отыр, бұл АИИБ негізін салушылардан және оларға қосылған елдерден бірлесіп күш шығаруды талап етеді.

АИИБ-ның құрылтайшы – елдері банкты басқару ережелерін орнатады және шешім қабылдайды, ал қауымдастырылған мүшелер тек шешім қабылдау кезінде дауыс бере алады. Қазақстан 22 азиялық мемлекеттің құрамында 2014 жылдың 24 қазанында АИИБ-ны құру туралы өзара түсіністік туралы меморандумға қол қойды. АИИБ құрылтайшыларының қатарына 57 ел кірді, оның ішінде Ресей де бар. Олардың ішінде басым бөлігін Азия-Тынықмұхиты аймағының елдері құрайды. одан тыс Еуроодақтың 17 мүше-мемлекеті құрылтайшы-ел ретінде өтініш білдірді. Олардың ішінде Франция, Германия, Португалия, Италия және Ұлыбритания бар. АИИБ-ны құру туралы Қытайдың бастамасы араб әлемінде де қызығушылық туғызды: 7 ел АИИБ-ға қосылды, олардың ішінде Египет құрылтайшы ел ретінде, ал Біріккен араб әмірліктері, Сауд Аравиясы, Катар, Иордания, Оман, Кувейт қауымдастырылған мүшелер.

АИИБ-ға қатысудан АҚШ пен Жапония секілді алпауыт елдер бас тартты. Кейбір сарапшылардың пікірінше, АИИБ-ны Қытай жұмыс істеп жатқан халықаралық қаржы институттарына (Бүкіләлемдік банк, Халықаралық валюта қоры, Азиялық даму банкі) бәсекелес

болу үшін құрды, ал оларда басымдылық рөлін ең алдымен АҚШ пен Жапония атқарады. Солай бола тұрса да, АҚШ егер бұл ұйым өз қызметін халықаралық стандарттарға сәйкес құратын болса, АИИБ-мен ынтымақтасуға дайын екенін білдірді. Бұл туралы 2015 жылдың 23 сәуірінде АҚШ мемлекеттік хатшысының Шығыс Азия және Тынық мұхиты бойынша көмекшісі Дэниел Рассел мәлімдеді [6].

АИИБ-ның артықшылықтары мынада:

- Азияның дамушы елдері инфрақұрылымды дамыта және экономика дамуын ұстап тұра алады;

- дамыған мемлекеттер инвестицияға сұранысты кеңейте және экономиканың қайта қалпына келуіне дем бере алады.

Жібек жолы қоры (ЖЖҚ) 2015 жылдың ақпанынан жұмыс істей бастады. Оның жарияланған қаржылық көлемі 40 миллиарда доллар. ЖЖҚ-ның инвесторлары ретінде Қытайдың валюталық қоры, Қытайдың экспорттық-импорттық банкі, Қытайдың даму банкі, Қытайдың дербес әл-ауқат қоры аталады. ЖЖҚ-ның мақсаттары: Орталық Еуразия аймағын экономикалық өсу мен жаһандық ықпалдың әлемдік орталықтарының біріне айналдыру, Қытай ұсынған «Жібек жолының экономикалық белдеуі» және «XXI ғасырдың Теңіз жібек жолы» стратегиялық тұғырнамаларының жүзеге асуына ықпал жасау. Оның алға қойып отырған міндеттері: Ұлы жібек жолы елдеріндегі бизнеске дем беру мақсатында инфрақұрылымның дамуын қаржыландыру, табиғи байлықтарды игеруді қаржыландыру, өнеркәсіп және қаржы салаларындағы ынтымақтастық. Қытай ЖЖҚ-дан Ұлы жібек жолының бойында автомобиль, темір жолдар мен әуежайлардың құрылысына қаржы бөлмекші. Нақты іс жүзінде ЖЖҚ Бүкіләлемдік банктің инвестициялық бөлімінің және Африкалық даму қорының баламасына айналуы мүмкін.

Қытайлық «Жібек жолының экономикалық белдеуі» бастамасының нақты жүзеге асуы, негізгі байланыстырушы бөлігі Орталық Азия болатын, Еуразия төңірегіндегі әлемдік экономиканың жаңа архитектурасына әкелуі мүмкін. Мұндай жағдайда, айрықша стратегиялық маңызды орынға Қазақстан ие болады.

Күтіліп отырғандай, Жібек жолының бүкіл бойындағы сауда кедергілері мен шектеулерін алып тастау, жүрдек халықаралық теміржол магистралдарының арқасында Азиядан Еуропаға транзиттік жүктерді жылдам жеткізуге мүмкіндік береді.

Жібек жолының экономикалық белдеуі аясында Қытай Ұлы жібек жолының бойында орналасқан елдердің табиғи байлықтарына артықшылықты қолжеткізімге ие болуы мүмкін. Өз кезегінде бұл елдер өз шикізатын орасан үлкен және келешегі бар қытай нарығына жеткізе алады.

Қытай мен Жібек жолы елдері арасындағы валюталық айырбас туралы келісімдердің арқасында юань айналымының аумағы мен қытай тауарларының экспорты бірте-бірте, кезеңдермен кеңі түсуі мүмкін.

Жібек жолының экономикалық белдеуі Қытайдың жетекшілігімен және оның қаржылық қолдауымен Орталық Азияда әртүрлі инвестициялық жобалар мен бағдарламаларды жүзеге асыруды қамтамасыз ете алады.

Қазақстан мен Қырғызстанның ішкі нарығына қол жеткізу қытай компаниялары мен банкітеріне бір мезгілде Еуразиялық экономикалық одақтың жалпы тауар, қызмет көрсету, капитал мен еңбек нарығына кіруге мүмкіндік береді. Уақыт өте келе ірі қытайлық брендтер қыруар тұтынушыларға танымал болады, әлемдік алыптармен нәтижелі бәсекелестікке түседі және бірте-бірте оларды Жібек жолы елдерінің нарығынан ығыстырып шығады.

Соңғы кездері жиі талқыланған қытайлық «Жібек жолының экономикалық белдеуі» бастамасын ескере келгенде, Жібек жолының бойында орналасқан елдер бойынша экономикалық көрсеткіштер үлкен қызығушылық тудырады. Бұл елдердің тобына Ұлы Жібек жолын жаңғыртуға тікелей қызығушылық танытқан 15 елді жатқызуға болады. Жекелеп қарастырсақ, біздің алдын ала көзқарасымыз бойынша мыналарды жатқызуға болады:

– Аймақтық деңгейдегі ірі елдер (Қытай, Ресей, Түркия, Иран);

– Орталық Азия елдері (Қазақстан, Өзбекстан, Қырғызстан, Тәжікстан, Түікменстан);

– Закавказье елдері (Әзербайжан, Грузия, Армения);

– ТМД-ның еуропалық елдері (Украина, Беларусь, Молдова).

Жібек жолы елдерінің тобына келешекте Ауғанстан, Үндістан, Пәкістан, Сирия, Ирак, Таяу Шығыс пен Парсы шығанағының араб елдері, Моңғолия, Жапония, Оңтүстік Корея, Малайзия және басқа елдер кіруі мүмкін.

15 аталған елдің жалпы тұрғындар санының жиынтығы, Бүкіләлемдік банктің мәліметтерінің негізіндегі есеп бойынша, соңғы 14 жылда 8,3% өскен: 2000 жылғы 1 690,4 млн адамнан 2014

жылғы 1 830,4 млн адамға дейін, сөйтіп әлем тұрғындарының жалпы санының 25% құрап отыр.

Бүкіләлемдік банктің мәліметтерінің негізіндегі есептеулер бойынша 15 елдің жалпы ішкі өнімі (ЖІӨ) 6,9 есе өсіп, 2000 жылғы 1 918,7 млрд доллардан 2013 жылы 13 231,6 млрд долларға жеткен және нәтижесінде ЖІӨ-нің бүкіләлемдік көлемінің 18,5% құрайды [7].

ДСҰ мәліметтері бойынша Еуропадан Азияға тауар экспортының жалпы ағыны 2013 жылы 667 миллиард долларды құраса, ал Азиядан Еуропаға кері жалпы тауар ағыны – 855 миллиард долларды құрады. ЕО-28 бен Қытай арасындағы сауда айналымы 2013 жылы 1 360 миллиард долларға жетті, оның ішінде ЕО-28 елдерінен Азияға тауар экспорты 603,5 миллиард доллар, ал Азиядан ЕО-28 елдеріне тауар импорты 756,5 миллиард доллар болды. Күтіліп отырғандай, Қытай мен ЕО арасындағы тауар айналымының 8% жуығы 2020 жылға қарай Қазақстан территориясы арқылы жүретін «Батыс Еуропа-Батыс Қытай» автомобильдік транспорт дәлізі арқылы өтетін болады.

Қазақстан Республикасының Ұлттық экономика министрлігінің Статистика бойынша комитетінің мәліметтеріне сүйеніп есептеулер бойынша, 2013 жылы Қазақстанның Жібек жолы елдері тобымен тауар айналымы 37,8 миллиард долларды, немесе елдің жалпы тауар айналымының 45,4% құраған, оның ішінде қазақстандық экспорт 14,0 миллиард доллар немесе жалпы экспорт көлемінің 33,6%, ал қызықстандық импорт 23,8 миллиард доллар, немесе жалпы импорт көлемінің 65,8%. Бұл жерде Қазақстан импортының 36,8% Ресейдің, 17,1% Қытайдың үлесінде.

Бүкіләлемдік банктің мәліметтерінің негізіндегі есептеулер бойынша 15 елдің территориясы арқылы өтетін теміржолдың жиынтықты ұзындығы 12 жыл ішінде бар болғаны 0,5%-ға: 2000 жылғы 209,6 мың шақырымнан 2012 жылы 222,4 мың шақырымға өскен.

Бүкіләлемдік банктің мәліметтерінің негізіндегі есептеулер бойынша тікелей инвестициялардың таза ағыны 13 жыл ішінде 10,3 есеге: 2000 жылғы 44,8 миллиард доллардан 2013 жылы 460,1 миллиард долларға артқан.

Қытай Қазақстанның Азиядағы ірі сауда серіктесі болып табылады, ал Қазақстан Қытайдың ТМД-дағы сауда серіктерінің ішінде Ресейден кейінгі екінші орынды алады. Сауда ынтымақтастығының деңгейін одан ары ұлғайту үшін екі ел басшылары стратегиялық мақсат белгілеген болатын – өзара сауданың көлемін

2015 жылы 40 миллиард долларға жеткізу. Бірақ бұл меже әлі бағынар емес, мүмкін «Жібек жолының экономикалық белдеуі» арқылы орындалып қалар. Қазақстанның тауар айналымының жалпы көлемінде үлес салмағы бойынша Қытайдан кейінгі орындарды азиялық елдерден Түркия (2,8%), Оңтүстік Корея (1,6%), Жапония (1,4%), Үндістан (1,1%), Иран (0,8%) алады. Азия елдеріне жалпы тауар айналымының 24,9% тиесілі, оның ішінде бұл үлестің 57,8% тек Қытайға ғана келеді [8].

2015 жылдың 1 сәуірі бойынша Қазақстанда қытайлық қатысумен 2909 заңды тұлға, филиалдар мен өкілдіктер тіркелген (жалпы санның 8,2%), оның 2841 кіші, 31 орта және 37 ірі.

Қазақстанның Қытаймен сауда-экономикалық және инвестициялық байланыстары ілгерілемелі, өзара тиімді және серпінді сипатқа ие, ол алдыңғы жылдарда жинақталған екі ел ынтымақтастығының берік іргетасына сүйенеді.

Қытайлық «Жібек жолының экономикалық белдеуі» бастамасы мен Қазақстан Республикасының Президенті Н.Ә. Назарбаевтың 2014 жылғы 11 қарашадағы Жолдауында жарияланған Қазақстанның «Нұрлы жол» жаңа экономикалық саясаты мазмұндары жағынан бір-бірін өзара толықтырады, өйткені екеуі де инфрақұрылымды, ең алдымен транспорт пен коммуникацияларды дамытуға бағытталған. Экономикалық зерттеулер институтының есептеулері бойынша «Нұрлы жол» жобасын жүзеге асырудың жалпы макроэкономикалық әсері ел ЖІӨ-мін 1-2 пайыздық пунктке өсуіне алып келуі мүмкін [39]. Екі өзара үйлесімге сай келетін бастаманы бірлесіп жүзеге асырудың арқасында синергетикалық нәтиже Қазақстан экономикасы үшін едәуір елеулі және терең болады. Оның үстіне олар ұлттық экономиканың диверсификациясына, индустриализациясына және модернизациясына ықпал етеді, бұл мұнайға – Қазақстан экономикалық өсуінің басты драйверіне деген әлемдік құнның жедел төмендеуі жағдайында айрықша мәнге ие болады.

Барынша аз қаражат және уақыт шығынымен Қазақстан территориясы арқылы ең қысқа арақашықтық бойынша Еуропа мен Азия арасындағы жүк және жолаушы тасымалын арттыру үшін, магистралдық қатынас жолдарының бірыңғай ұлттық желісін қалыптастыру қажет, оған темір және автомобиль жолдары, теңіз және әуе айлақтары да кіреді. Бұл транспорттық инфрақұрылым әлемдік стандарттардың жоғарғы талаптарына сай келуі тиіс.

Қазақстанның транзиттік әлеуетін толыққанды пайдалану мақсатында теміржол және автомобильдік өткелдердегі шекаралық өткізу пункттарының жұмыстарын оңтайландыру, ұлттық мүдделерді ескере отырып серіктес-елдермен сауда-экономикалық байланыстарды және тоқтаусыз трансқұрлықтық транзиттік жүк және жолаушы тасымалын қамтамасыз ететін халықаралық транспорттық дәліздерді дамытудың маңызы зор. Оның үстіне, Қазақстан қытай тауарларының Еуропаға транзиті үшін қолайлы жағдайға ие. Келешекте Еуроодақ елдеріне бағытталған қытай тауарларының жартысынан көбі Қазақстан территориясы арқылы тасымалданылатын болады.

Жібек жолы елдеріндегі логистикалық қызметтің сапасын қазіргі уақытта теміржол компаниялары атқарып отырған арнайы қызметтерді (жүктерді тасымалдау, жөнелту, қаттау және т.б.) аутсорсингке беру жолы арқылы арттыруға болады. Ресейлік Cominfo Logistics Solutions компаниясы мен КИА Орталығының бағалауы бойынша, Қазақстандағы логистикалық қызмет нарығының әлеуеті шамамен 10-11 миллиард долларды құрайды. Заманауи транспорттық-логистикалық инфрақұрылымды тұрғызу Қазақстанды жаһандық «Батыс Қытай-Батыс Еуропа» транспорттық-логистикалық жүйесімен біріктіруге мүмкіндік береді, бұған мультимодалды контейнерлік қызмет көрсету арқылы қол жеткізуге болады. Сыртқы сауда қарекетіне қатысушылардың жоғарғы транзакциялық шығындарын төмендету және шектен тыс бюрократтық сөзбұйданы қысқарту Жібек жолы елдерінің, оның ішінде Қазақстанның да ЖІӨ-сінің ұлғаюына ықпалын тигізеді [9].

Қытай, Еуразиялық экономикалық одақтың мүше-елдері және Жібек жолы бойында орналасқан басқа елдер арасында еркін сауда зонасын қалыптастыру келешекте ортақ аймақтық нарық құру мәселесін көтеруге мұрындық болады.

Жібек жолы елдеріндегі көпжақты ынтымақтастықты күшейту үшін үлкен мәні бар қытай бастамасының мықты жағы Азиялық инфрақұрылымдық инвестициялар банкі мен Жібек жолы қорын құруда. Бұл энергетика, транспорт, коммуникация және экономиканың басқа да салаларындағы бірлескен жобаларды қаржыландыруды қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

«Жібек жолының экономикалық белдеуі» жобасын жүзеге асыру келешекте транспорттық инфрақұрылымды жақсартуға, Қазақстанның Жібек жолына қатысушы-елдердің теңіз порт-

тарына шығуды қамтамасыз етуге, Қазақстан тауарларын әлемдік нарыққа жеткізуді жеделдетуге, сыртқы және ішкі сауда көлемін ұлғайтуға, отандық экспорттаушылардың шығындарын төмендетуге, сондай-ақ сауда кедергілері мен шектеулерін жоюдың арқасында жаңа инвестициялар мен жобалар тартуға мүмкіндік береді.

Сонымен бірге Жібек жолының экономикалық белдеуін қалыптастыру Жібек жолы бойында орналасқан елдердегі әлеуметтік-экономикалық даму мен өмір сүру деңгейінің әрқилылығына, Орталық Азиядағы транспорттық-логистикалық инфрақұрылымның жеткіліксіз дамуына, транспорттық-экспедициялық қызмет көрсету деңгейінің төмендігіне, транспорттың жылжымалы құрамын пайдаланудың төменгі тиімділігіне, жергілікті бизнестің халықаралық бәсекелестікке және сыртқы нарыққа шығуға дайын еместігіне байланысты іркілетін болады.

Қазақстан үшін қауіптердің бірі ұлттық экономиканың шикізаттық бағытының сақталуы болуы мүмкін, өйткені қытай компанияларының инвестициялық жобалары ең алдымен мұнай мен табиғи газды өндірумен байланысты. Мысалы, 2014 жылдың басына жинақталған 24,6 миллиард доллар Қытай инвестициясының 17,3 миллиард доллардан астамы көмірсутек шикізатын өндіруге, 6,2 миллиард доллар – магистралдық мұнай құбырларының құрылысына салынған [10]. Басқа қауіптер қатарында қытайдың Қазақстан нарығына сауда-экономикалық және миграциялық экспансияның күшеюін, Қытай кәсіпорындары тарапынан демпингтің артуын, Қытайдың Қазақстанда құрып отырған кәсіпорындарына қытайларды жалдаудың басымдылығын, жұмыссыздық деңгейінің артуын, астыртын сауданың ұлғаюын, қазақстандық кәсіпорындар үшін бәсекелестіктің күшеюін, экологияның нашарлауын және басқаларын атап өтуге болады.

Заманауи транспорттық инфрақұрылым мен коммуникацияның негізінде жандандырылатын Ұлы жібек жолы Еуропа мен Азия арасында, сондай-ақ Жібек жолының бойында орналасқан елдер арасында тауарлардың, капиталдың және жұмыс күшінің жылдам қозғалысын қамтамасыз ете алады. «Жібек жолының экономикалық белдеуі» жобасы Қазақстанның аймақтық еңбек бөлінісі мен кооперациясына, халықаралық бизнес пен инвестицияларға, тауар және қызмет көрсету саудасының дамуына, сондай-ақ жаңа жұмыс орындарын құру мен қосымша құн желісін дамытуға қатысуына жаңа мүмкіндіктер туғызады.

Қытай ірі әлемдік қаржылық орталық ретінде орта мерзімді перспективада аймақтық инфрақұрылымды дамытуға орасан қаражат инвестициялауға қабілетті, бұл үшін Азиялық инфрақұрылымдық инвестициялар банкы мен Жібек жолы қорын құру қолға алынды. Орталық Азияның басқа елдері секілді Қазақстанға да қытайлық «Жібек жолының экономикалық белдеуі» бастамасына қатысу, пайда болған аймақтық ынтымақтастықтың жаңа мүмкіндіктері мен артықшылықтарын тиімді пайдалану, сонымен бірге тәуекелдер мен қауіптердің азаюына қол жеткізуге ұмтылу өте маңызды.

Жібек жолын жаңғыртудың қытайлық тұжырнамасының аясында бір мезгілде әртүрлі аймақтық интеграциялық құрылымдардың (ШЫҰ, ЕАЭС, ОЭС, ЦАРЭС және басқалары) қатысушылары болып табылатын Жібек жолының бойында орналасқан елдер арасында сауда-экономикалық және инвестициялық ынтымақтастықты кеңейту мүмкіндігін қамтамасыз ету де жоғарғы маңызға ие. Еуразиялық экономикалық одақтың жұмысының басталуының арқасында Қытай мен Еуроодақ нарығын енді бір ғана кедендік шекара бөліп тұр.

Қорыта келгенде Қазақстанның «Жібек жолының экономикалық белдеуі» бастамасын жариялау үшін кездейсоқ таңдалмағанын атап өту қажет. Қытай басшылығы Қазақстанды Орталық Азиядағы басты және перспективасы бар сауда-экономикалық серіктес ретінде қарастырады. Оның үстіне Қазақстан аймақта ірі экономикаға ие және Қытайдың Орталық Азия елдерімен сауда айналымының 70%-дан астамын жүргізіп отыр. Қазақстан-қытай ынтымақтастығы үшін 2015 жылы 1 қаңтардан Еуразиялық экономикалық одақтың жұмысының басталуымен және 2015 жылы 8 мамырда Мәскеуде Ресей мен Қытай басшыларының Еуразиялық экономикалық одақ пен трансевразиялық сауда-инфрақұрылымдық «Жібек жолының экономикалық белдеуі» жобасын ұштастыру туралы біріккен мәлімдемесінен кейін жаңа перспективалар ашыла түсті [42]. Ежелгі Жібек жолының бойында орналасқан елдердің өзара пайдалы сауда-экономикалық және инвестициялық ынтымақтастығының ұлғаюы Орталық Еуразияның стратегиялық тұрақтылық, саяси қауіпсіздік және экономикалық прогресс аймағына айналуына алып келеді.

Әдебиеттер

- 1 Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана. 11.11.2014 г. «Нұрлы Жол – Путь в будущее» // http://www.akorda.kz/ru/page/page_218341_
- 2 Заключительное слово Президента Республики Казахстан Назарбаева Н.А. на 25-м заседании Совета иностранных инвесторов. 22.05.2012 г. // <http://www.akorda.kz/>
- 3 Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан // <http://www.stat.gov.kz>
- 4 Амребаев А. Экономический пояс Великого Шелкового пути: от идеи к реальности // Казахстан в глобальных процессах. – 2014. – № 3. – С. 30-39.
- 5 Бугаенко А. Экономический пояс Шелкового пути: цели и перспективы // Казахстан в глобальных процессах. – 2015. – № 1. – С. 64-73 // <http://iwep.kz/ru/magazine/2015>
- 6 Ордабаев А. Геополитика транспортных коридоров в Центральной Азии. Институт мировой экономики и политики (ИМЭП) при Фонде Первого Президента Республики Казахстан – Лидера Нации. – Астана – Алматы, 2015. – 48 с.
- 7 «Казахстан и Китай в контексте регионального сотрудничества: Нурлыжол и Экономический пояс Шелкового Пути», Международный круглый стол, 11 февраля 2015 года, г. Астана // <http://iwep.kz/ru/sobytiya/2015-02-13/>
- 8 Материалы международной конференции «Создание Евразии: Экономический пояс Шелкового пути», 17 апреля 2015 года, г. Астана // <http://iwep.kz/ru/kommentariy-eksperta/2015-04-21>
- 9 Лидеры РФ и Китая приняли заявление о состыковке ЕАЭС и Шелкового пути // РИА Новости <http://ria.ru/economy/20150508/1063353811.html#ixzz3a1HjyJoW>
- 10 Сыроежкин К.Л. Нужно ли Казахстану бояться Китая: мифы и фобии двусторонних отношений: монография. – Астана – Алматы: ИМЭП при Фонде Первого Президента, 2014. – 432 с.

References

- 1 Poslanie Prezidenta Respubliki Kazakhstan N.NazarbayevanaroduKazakhstanana. 11.11.2014 g. «Nurlyzhol – Put v budu-shee» // http://www.akorda.kz/ru/page/page_218341_
- 2 Zaklyuchitelnoe slovo Prezidenta Respubliki Kazakhstan N.Nazarbayeva na 25-m zasednyi Soveta investorov. 22.05.2012 g. // <http://www.akorda.kz/>
- 3 KomitetpostatistikeMinisterstvanathionalnoyekonomiki Respubliki Kazakhstan // <http://www.stat.gov.kz>
- 4 Amrebayev A. Ekonomicheskyyi poyas Velikogo Shelkovogo puti: ot idey k realnosti // Kazakhstan v globalnyx procesah. – 2014. – № 3. – С. 30-39.

- 5 Bugaenko A. Ekonomicheskiy poyas Shelkovogo puti: theli I perspeknivy // Kazakhstan v globalnyx procesah. – 2015. – №1. – С. 64-73 // <http://iwep.kz/ru/magazine/2015>
- 6 Ordabayev A. Geopolitika transpornykh koridorov v Chentralnoy Aziy. Institut mirovoy ekonomiki i politiki (IMEP) pri Fonde Pervogo Prezidenta Respubliki Kazakhstan – Lidera Nathyi. – Astana – Almaty, 2015. – 48 s.
- 7 «Kazakhstan I Kitay v kontekste regionalnogo sotrudnichestva: Nurly zhol i Ekonomicheskiy poyas Shelkovogo puti», Mezhdunaronyi kruglyi stol, 11 fevralya 2015 goda, g. Astana // <http://iwep.kz/ru/sobytiya/2015-02-13/>
- 8 Materialy mezhdunarodnoy konferentsiy «Sozdanye Evraziy: Ekonomicheskiy poyas Shelkovogo puti», 17 aprelya 2015 goda, g. Astana // <http://iwep.kz/ru/kommentariy-eksperta/2015-04-21>
- 9 Lidery RF i Kitaya prinyali zayavlenye o sostykovke EAES i Shelkovogo puti // RIA Novosti <http://ria.ru/economy/20150508/1063353811.html#ixzz3a1HjyJoW>
- 10 Syroezhkin K.L. Nuzhno li Kazakhstanu boyatsya Kitaya: mify I fobyi dvuhstoronnykh otnosheniy: Monografiya. – Astana – Almaty: IMEP pri Fonde Pervogo Prezidenta, 2014. – 432 s.